



MAURÍCIO RITTER MALLMANN

**A CIDADE ECOLÓGICA: ENTRE AS PERSPECTIVAS E A REALIDADE –  
Reflexões a partir de Curitiba**

CURITIBA

2011

MAURICIO RITTER MALLMANN

**A CIDADE ECOLÓGICA: ENTRE AS PERSPECTIVAS E A REALIDADE –  
Reflexões a partir de Curitiba**

Monografia apresentada como requisito parcial  
para obtenção do título de especialista no  
Curso de Pós-Graduação em Educação, Meio  
Ambiente e Desenvolvimento da Universidade  
Federal do Paraná.

Orientadora: Professora Dra. Maria do Rosário  
Knechtel

CURITIBA

2011

A Ubaldo Guido Mallmann, meu pai. Um  
homem justo. Com muita saudade...

## **AGRADECIMENTOS**

Àquele que nos concede a vida.

À minha querida família, mesmo distante fisicamente, não deixam de apoiar-me.

À Professora Maria do Rosário Knechtel que, prontamente, aceitou o convite para orientar-me.

Aos professores do curso de Pós-Graduação em Educação, Meio Ambiente e Desenvolvimento, pelo conhecimento transmitido.

Aos colegas de curso com quem eu tive a oportunidade de conviver e aprender.

Aos amigos, Marilda e Arno Boing, pela leitura e sugestões nesta monografia.

À minha amada noiva pelo incentivo, apoio e sugestões.

“A Paciência dos povos é a manjedoura dos  
tiranos.”  
(Emilio De Marchi)

## **RESUMO**

A presente monografia aborda alguns breves aspectos sobre o advento e as razões que deram origem a “cidade ecológica”, não pretendendo, desta forma, ser um estudo exaustivo sobre este tema tendo em vista sua grande complexidade. Com efeito, apenas considerando o próprio termo “cidade ecológica” ou “cidade sustentável” ou ainda, “cidade modelo”, em um sentido abstrato, já envolve uma série de fatores de complexidade, ou seja, a maneira como podemos formar imagens de cidade com os adjetivos que acabamos de citar. Agora, quando transportamos estas imagens para um aspecto concreto, e de simples conjecturas passamos à realidade e, de imagens em nossa mente, passamos aos fatos da gestão urbana, do comportamento do cidadão, sua vida diária, ou ainda, da percepção do visitante, essa complexidade toma corpo. Cada um desses elementos nos proveria de subsídios para o desenvolvimento de um estudo. Assim, abordando aspectos da crise ambiental, ou crise sócio-ambiental, fazemos um elo com a “cidade ecológica”, tratando alguns aspectos deste termo aplicados na cidade de Curitiba. Trata-se de um trabalho teórico para o qual nos valem da pesquisa bibliográfica, internet, análise e interpretação de obras de pesquisas de vários autores.

## **PALAVRAS CHAVE**

Cidade Ecológica; Crise Ambiental; Sustentabilidade; Meio Ambiente; Educação.

## **ABSTRACT**

This academic work approaches some briefly aspects about the onset and the reasons which gave origin to the “ecological city”, not intending, therefore be an exhaustive study about this subject due to its great complexity. Indeed, considering only the term “ecological city” or “sustainable city” or even, “model city” in an abstract sense, it involves a complex series of factors, in other words, the way how we can form images of the city with the adjectives just mentioned. Now, when we transfer this images to a specific aspect, and from simple conjecture we pass to the reality, and from images in our mind, we pass to the facts of urban administration, the citizen’s behavior, its daily live, as well, the visitor’s perception, this complexity becomes larger. Each of these elements could provide grants to developing a new research. So, focusing on aspects of the environmental crisis, or social and environmental crisis, we make a link to the “ecological city”, dealing with some aspects of this term applied in Curitiba. This is a theoretical work based on academic literature, internet, analysis and interpretation of different studies of various authors.

## **KEYWORDS**

Ecological City, Environmental Crisis, Sustainability, Environment, Education.

## SUMÁRIO

<b>I – INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
-----------------------------	----------

### **CAPÍTULO I**

1 – A Origens da Crise Ambiental .....	11
2 – A Cidade Ecológica.....	18
3 – Origens do Planejamento Urbano de Curitiba .....	21
4 – Da Implantação do Primeiro Plano Diretor aos Dias Atuais: As características da administração de Curitiba .....	26
5 – A Construção do City Marketing.....	32
6 – As Diferentes Fases da Gestão de Curitiba .....	50

### **CAPÍTULO II**

1 – A Pedagogia do Sofrimento.....	53
2 – Problemas Relacionados ao Meio Ambiente .....	56
3 – Recursos Hídricos de Curitiba .....	60
4 – O Transporte Público: Sua Função .....	63
5 – O Transporte Público de Curitiba: Sua História.....	65
6 – O Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba Segundo os Usuários.....	70
7 – Mudança de Pensamento: A Educação Socioambiental Como Perspectiva de Renovação .....	77
<b>II – Conclusão .....</b>	<b>89</b>
<b>III – Referências .....</b>	<b>92</b>

## LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

GRÁFICO 1 – DESCRENÇA COM O SETOR PÚBLICO.....	16
TABELA 2 – EVOLUÇÃO DA IMAGEM SÍNTESE DE CURITIBA.....	27
GRÁFICO 3 – CONFIABILIDADE NAS INSTITUIÇÕES NÃO GOVERNAMENTAIS .....	47
GRÁFICO 4 – NÚMERO DE PASSAGEIROS DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA .....	69
GRÁFICO 5 – A EDUCAÇÃO AMBIENTAL COMO DISCIPLINA.....	85
GRÁFICO 6 – NÚMERO DE PASSAGEIROS PAGANTES POR ANO .....	104

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – A CIDADE BOA PARA OS NEGÓCIOS .....	22
FIGURA 2 – PRESERVAÇÃO X DESENVOLVIMENTO.....	97
FIGURA 3 – CONFLITOS DE INTERESSES.....	98
FIGURA 4 – REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE - RIT .....	99
FIGURA 5 – ADENSAMENTO POPULACIONAL .....	100
FIGURA 6 – MARGENS DO RIO ARROIO CERCADO NO BAIRRO PINHEIRINHO .....	100
FIGURA 7 – A CIDADE PARA CARROS.....	74
FIGURA 8 – EVOLUÇÃO DA RIT .....	101
FIGURA 9 – ACÚMULO DE LIXO NO BAIRRO CABRAL.....	102
FIGURA 10 – ACÚMULO DE LIXO NA VILA HAUER.....	102
FIGURA 11 – LIXO NOS RIOS DE CURITIBA.....	103
FIGURA 12 – ACÚMULO DE LIXO NO BAIRRO CAPÃO DA IMBUIA .....	103
FIGURA 13 – ACÚMULO DE LIXO NO BOQUEIRÃO.....	104
FIGURA 14 – DIFERENÇA DE PERSPECTIVAS.....	105
FIGURA 15 – CLIENTELISMO E SERVILISMO .....	105



## INTRODUÇÃO

O advento dos termos “cidade ecológica”, “cidade sustentável”, “cidade modelo”, entre outros termos que são empregados, justamente nestes tempos em que se debatem as questões de crises ambientais ou sócio-ambientais, nos despertam o interesse e, objetivando sua compreensão, nos levaram a realização deste trabalho. Quiçá, estes títulos sejam, efetivamente, possíveis em razão da discussão sobre os problemas ambientais e de sustentabilidade, ainda que não haja unanimidade entre o meio científico sobre a existência de uma crise ambiental.

Ora, unânimes ou não sobre uma realidade de uma crise ambiental, o discurso da “cidade ecológica” é uma realidade, curiosamente em momentos em que a maioria das grandes cidades enfrenta sérias mazelas; quando consideramos os modelos de desenvolvimento urbano e ocupação de solo, gestão de recursos naturais e de serviços como: a preservação de mananciais hídricos, qualidade de transporte público, entre outros aspectos relacionados à moderna administração urbana.

É neste ambiente que surgem algumas cidades que ostentam estes títulos, muitas vezes outorgados por instituições internacionais. Esta relação com as instituições internacionais torna este fato ainda mais curioso e singular. Desta maneira nos dedicamos a estudar a seguinte questão: por que há espaços tão extraordinários e especiais e, por quais motivos estes espaços se tornaram possíveis, diferentemente de outros, que nesta era da informação, não têm a mesma qualidade de desenvolvimento?

Precisamos, neste momento, alertar a quem nos honra com a leitura deste breve trabalho, que dada à grande complexidade que envolve este tema, não nos arrogamos definir este estudo como exaustivo ou profundo. Pudemos compreender

a complexidade deste assunto na análise das obras que consideramos cujos autores tratam estes aspectos com muito mais profundidade e propriedade, traçando paralelos, para comparar os padrões de desenvolvimento entre cidades que ostentam títulos de cidades sustentáveis, seus modelos políticos e envolvimento da população. Ademais, também não tratamos da origem conceitual do termo **Cidade Ecológica** propriamente dito. O que efetivamente queremos é analisar o uso político do conceito de “cidade ecológica” e de certa maneira, como ele tem servido à administração urbana. Desta forma, com base nas obras analisadas, procuramos entender porque à Curitiba é atribuído o status de cidade ecológica.

O trabalho está dividido em dois capítulos sendo que, no primeiro, abordamos aspectos sobre a possível origem da crise ambiental, o modelo de desenvolvimento moderno e globalização. Procuramos ainda, uma possível definição para a “cidade ecológica” e, na sequência, passamos para o modelo de desenvolvimento de Curitiba. No segundo capítulo nos dedicamos à gestão pública e ao relacionamento da população em relação às questões ambientais sobre dois tópicos específicos relacionados a Curitiba: a questão dos recursos hídricos e a questão do transporte público, o “cartão de visita” da cidade.

Finalizamos abordando os aspectos da educação ambiental como uma perspectiva e possível solução para as mudanças que se fazem necessárias ante ao panorama que se apresenta.

O que aqui apresentamos é um trabalho teórico, fundamentado nas obras de diferentes autores, sua análise e, em alguns momentos, a comparação destas obras, na pesquisa de dados estatísticos e numéricos bem como, em reportagens de diferentes meios de comunicação que comprovassem as constatações destes diferentes autores.

## CAPITULO I

### 1. As Origens da Crise Ambiental

Para nos situarmos, vamos mencionar duas razões, dentre as diferentes possibilidades, sobre a origem da atual crise ambiental, ou crise sócio-ambiental, que o mundo atravessa. De acordo com um grupo de intelectuais e cientistas, unânimes em afirmar, que a crise ambiental deva sua origem à ampla forma dos rápidos avanços tecnológicos que o mundo experimenta o que permitiu uma mudança no modelo econômico e de hábitos de consumo de uma parcela da população mundial – mesmo que em detrimento de outra parcela muito maior que não usufrui das mesmas condições. Desta forma, esta razão contribui para a origem de uma crise sócio-ambiental, ou seja, uma diminuição do papel do Estado como o grande gestor e provedor do bem comum. Ora, seria justamente sobre estes avanços tecnológicos que o Estado não estaria mais apto a legislar com a mesma competência e rapidez com que a tecnologia avança. Não há como estabelecer um juízo de valor entre as duas, visto que são independentes, mas vamos nos servir de alguns ensinamentos dos teóricos das relações internacionais para melhor compreender estes fatos.

Com efeito, o mundo passou por grandes transformações, sobretudo na segunda metade do século XX. Muitas destas transformações se encontram justamente no campo da tecnologia, de forma que se afirme que o mundo tenha se transformado em uma “aldeia global.”

Una escuela moderna considera que las telecomunicaciones y los viajes en jet han creado una “aldeia global” y sostiene que el crecimiento de los intercambios sociales y económicos está creando un mundo “sin fronteras.” (KEOHANE & NYE, 1988).

A diminuição do papel do Estado é exemplificada na afirmação que segue:

(...) el Estado territorial, figura dominante en la política mundial durante cuatro siglos a partir de la finalización del feudalismo, está siendo eclipsado por actores no territoriales, como las corporaciones multinacionales, los movimientos sociales, transnacionales y las organizaciones internacionales. Como señalaba un economista, “el Estado está casi acabado como una unidad económica.” (KEOHANE & NYE, 1988).

Isto posto, percebemos que a tecnologia “diminuiu”, entre outras coisas, as distâncias, sobretudo no que se refere às telecomunicações. Cite-se, por exemplo, que antes do advento da INTERNET, do correio eletrônico, uma carta podia ser considerada um meio eficiente de comunicação pessoal e profissional. Dependia sobre tudo da eficiência da empresa de correios. Há menos de vinte anos, no Brasil, havia grande restrição de aparelhos de telefone, havendo poucos domicílios que contavam com esta possibilidade de comunicação. Pouco se falava em telefonia móvel. Houve um incremento do número de telefones e acesso a estes aparelhos, na segunda metade da década de 90 quando, no governo de Fernando Henrique Cardoso, aplicou-se uma política de privatizações, reconhecendo-se a necessidade de uma abertura, dada a incapacidade do Estado por razões óbvias de burocracia e consequente incapacidade de concorrer com a rapidez demandada pelo setor privado.

Antes destas transformações, uma semana era um tempo razoavelmente curto para o envio e recebimento de uma carta. Hoje, grande parte das comunicações acontece via correio eletrônico, bem como conversas *online*. Entre o envio e o recebimento de uma mensagem eletrônica, passam-se alguns segundos, isso feito de um lado ao outro do planeta.

Agora a tecnologia dos telefones celulares, deixou a telefonia fixa quase como “coisa do passado”. Esta tecnologia deixou os celulares mais baratos e são acessíveis mesmo às camadas sociais menos favorecidas.

Estes são apenas alguns exemplos que evidenciam como a evolução tecnológica, no caso das telecomunicações, bem como a informática, avançou nestes anos recentes. Como dissemos, são tão rápidas a ponto do Estado não mais ser capaz de legislar sobre elas. Até o momento, não existe uma legislação efetiva sobre as transações que acontecem no mundo virtual na rede mundial de computadores, a *INTERNET*. O que existe é pouco eficiente. Isto se comprova, por exemplo, em razão de que muitas empresas se reservarem o direito de rastrear determinadas mensagens, enviadas pelo *e-mail* da corporação, ou restringir o tipo de arquivos que são enviados em anexo. Por mais que tal aparente violação de correspondência, pode ser uma maneira, provavelmente única, e neste caso ainda frágil, da empresa salvaguardar-se, por exemplo, de espionagem e roubo de segredos corporativos, não sendo muito difícil para colaboradores mal intencionados transferir informações sigilosas aos concorrentes.

Ainda nesta mesma linha de raciocínio, podemos citar fatos relacionados à difamação através de sites de relacionamento pessoal. Logo, o avanço da tecnologia permitiu que as próprias “fofocas” se modernizassem e se tornassem mais nefastas.

Assim, mesmo que sob uma aparência de nostalgia, estes avanços dão a impressão de que a própria vida passa mais rápida, de modo que, estes “benefícios” da tecnologia ser bastante questionáveis ao nos manterem “conectados”. Podemos ser facilmente encontrados em qualquer lugar e a qualquer momento, diminuindo a privacidade, sobretudo quando se trata de problemas profissionais, o que reduz tempo de lazer e atividades com a família. Neste sentido, podemos questionar se os avanços tecnológicos realmente significam melhor qualidade de vida? Será que esta tecnologia não nos torna mais neuróticos, dependentes e consequentemente mais

estressados? Quantas vezes enviamos um e-mail e mesmo assim tomamos o telefone para saber se o destinatário recebeu a mensagem?

A rapidez permitida pela *INTERNET*, no que se refere a mensagens instantâneas, faz surgir novos códigos de escrita, notadamente entre os mais jovens, uma vez que, digitar uma palavra inteira, respeitar todas as regras de gramática e ortografia, torna a escrita muito demorada, portanto também inconveniente para esta tecnologia. Podemos prever um futuro com códigos de escrita mais liberais ou isto se restringirá a este meio?

Esta tecnologia permite também a fluidez de serviços. Grandes corporações internacionais descentralizam seus serviços menos lucrativos, contratando outras empresas prestadoras de serviços, no exterior, onde a mão-de-obra é mais barata, para fazê-los. Os chamados países em desenvolvimento são os que mais atraem este tipo de serviços. Aliás, importante afirmar que “países de terceiro mundo” é um termo que também está desaparecendo, sendo substituído, como afirmamos, por “países em desenvolvimento”. Provavelmente um eufemismo bastante equivocado, porém lógico no mundo atual, em que o próprio sentido do desenvolvimento é equivocado, visto ser um desenvolvimento que degrada, pois do contrário, não haveria a crise ambiental. “Países em desenvolvimento” é um termo equivocado, pois qual é a nação que, mesmo entre as mais ricas ou as mais pobres, e que seja minimamente organizada, não esteja ou não anseie pelo desenvolvimento? (ALMEIDA, 2007).

Retornando ao raciocínio da descentralização de serviços são, por exemplo, os serviços de *call centers* e *helpdesks* e até os serviços de processamento de folhas de pagamento, que migram para países, onde a mão-de-obra é menos onerosa. Deste modo, em um mundo em que tudo se transformou em algo que é

quase instantâneo, novos padrões de comportamento se moldam. Daquele romantismo que havia na necessidade de esperar por dias por uma carta ou de um cartão postal, já não resta mais nada, pois a tecnologia permitiu o envio de mensagens instantâneas e o surgimento de relações virtuais; são amizades virtuais e até namoros virtuais. Afinal, neste caso, a tecnologia conecta as pessoas ou as separa? Que aproximação pode haver com alguém que, dificilmente, se irá encontrar fisicamente? Aliás, um relacionamento que de “abstrato”, quando tornado “concreto”, não se mostrou prudente em muitos casos. Nestes casos, mais tecnologia significa necessariamente melhor qualidade de vida?

Isto considerado, sabemos que a complexidade das relações, entre setores públicos, privados e sociedade civil, também se tornaram muito mais complicadas. Consideremos, por exemplo, a relação entre governos, empresas de biotecnologia e sociedade civil. A enorme dificuldade em alcançar um consenso sobre a produção de alimentos geneticamente modificados, o conflito entre a liberdade das empresas de investir neste tipo de tecnologia, a necessidade do governo legislar sobre este novo produto e, sobretudo, o direito da população à informação. Eis uma nova dificuldade do nosso mundo. Na verdade uma dificuldade tão grande, visto que, a tecnologia avança de maneira tão célere a ponto de ser praticamente impossível legislar sobre ela.

Seria esta uma razão da descrença no poder político, conforme escreve David Goldblatt (1996 p. 266) que “Existem alguns sinais que demonstram que confiar em políticos, partidos políticos e sistemas políticos é uma atitude em decadência em todo o Ocidente.” Eis que esta constatação pode ser claramente identificada no gráfico logo em seguida. Nota-se que tal reflexo de desconfiança nos representantes

políticos no Brasil é clara na pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística - IBOPE.

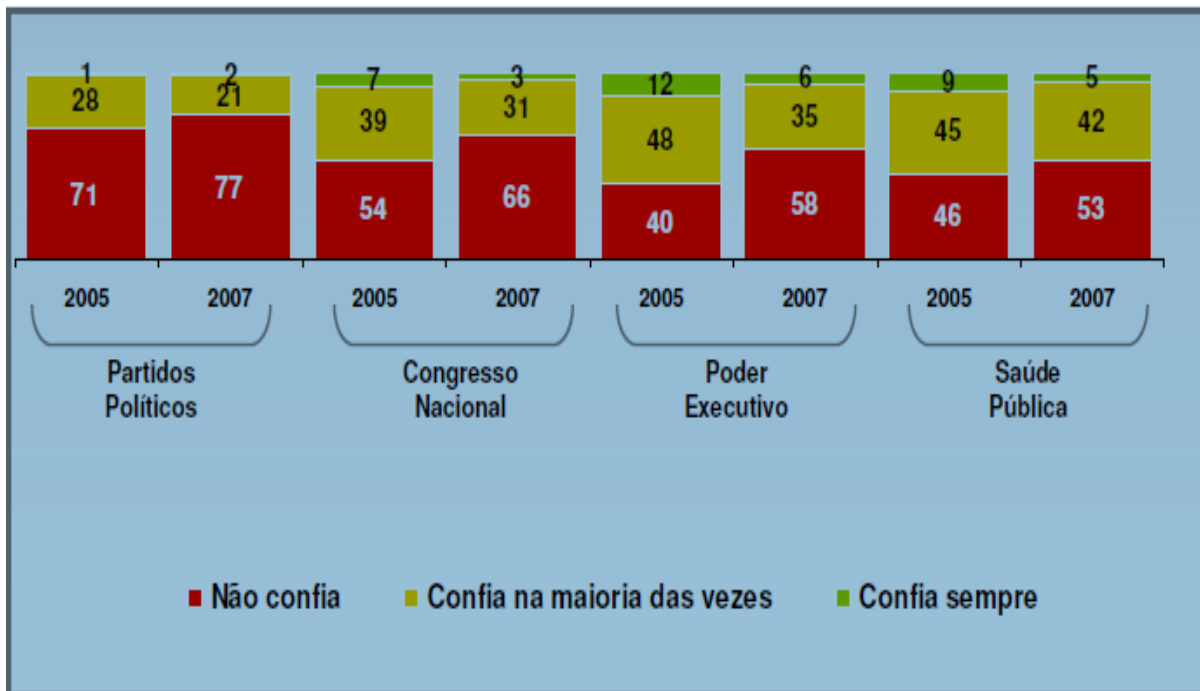


Gráfico 1 – Descrença com o setor público. Fonte: II Fórum IBOPE. Negócios Sustentáveis. Criar relacionamentos consolidar vínculos. Sustentabilidade Hoje ou Amanhã?

Ora, se não é possível acreditar que os governos não sejam mais soberanos ou pelo menos, capazes de garantir à população a segurança em âmbito sócio ambiental, como a sociedade deverá relacionar-se com estes riscos e com quem os gera?

A esfera pública convencional do Estado democrático representativo tornou-se incapaz de lutar adequadamente contra a escalada de riscos e incertezas com que é confrontada, enquanto ao mesmo tempo o projeto do Estado previdência esgotou suas energias utópicas. A criação de riscos do domínio privado significa que este deixou de poder ser considerado apolítico, surgindo mesmo toda uma arena sub política híbrida nos reinos anteriormente protegidos das prioridades nas decisões de investimento, desenvolvimento de produtos, administração de fábricas e investigação científica. Nestas condições, as forças políticas convencionais e representantes da sociedade industrial foram marginalizados.” (GOLDBLATT, 1996, p. 237).

Se considerarmos esta constatação como algo que foge ao controle do Estado, maior e mais séria se tornará esta constatação quando o autor afirma que vivemos uma dimensão de riscos tão sérios que os meios pelos quais os



enfrentamos são tão frágeis em âmbito político e institucional, que estes meios são constantemente invalidados pela realidade de perigos que enfrenta. O autor define esta relação de “irresponsabilidade organizada”. Através dela, as elites econômicas e políticas procuram encobrir os riscos e os perigos que nos cercam com o atual modelo de industrialização. Segue-se a esta constatação, o fato de que a sociedade é afligida pela razão de que, quanto maior o risco ambiental ou quanto maior for a degradação, maior e mais pesadas são as leis e as penas que incidem sobre este risco. Contudo, até anos recentes não se tem notícias de que os responsáveis, indivíduos ou instituições tenham sido efetivamente responsabilizados ou punidos pelos riscos causados. Esta mesma constatação, notaremos em ALMEIDA (2007 p. 99), que nos informa que, apesar da modernidade da lei ambiental brasileira, não se tem notícias de efetiva penalização de transgressores.<sup>1</sup>

No atual sistema de produção, ou sistema de desenvolvimento, acredita-se que o progresso sempre será benéfico a não ser que seja demonstrado o contrário. Neste sentido, dado que as empresas têm exclusividade de perspectiva relacionada às implicações relacionadas a suas atividades e modelo de produção, ninguém mais poderá prever os riscos ecológicos implicados nesta atividade. A este propósito, Goldblatt (1996 p. 242), informa que o próprio judiciário não será capaz de decidir com eficiência sobre danos causados ao meio ambiente, visto que serão exigidas “provas de toxicidade *post hoc*, em vez de não toxicidade ou segurança *pre hoc*.” Assim, não se pode esperar que estas instituições sejam capazes de “lidar com o risco ecológico contemporâneo.”

Acredita-se, por exemplo, nos dispositivos de segurança para nos salvaguardar de perigos ambientais. Isto está previsto, nos mais diferentes meios de

---

<sup>1</sup> ALMEIDA, Fernando. Os Desafios da Sustentabilidade: uma ruptura urgente. Campus/Elsevier. Rio de Janeiro, 2007.

segurança instalados em prédios, indústrias, usinas, máquinas, quaisquer que sejam. Contudo os acidentes acontecem: Titanic, Chernobyl, Exxon Valdez, recentemente o poço de petróleo da British Petroleum e muitos outros, sinal que os dispositivos de segurança não são plenamente eficientes em nos proteger de acidentes. Assim, no caso de interesses envolvendo questões ambientais, quando necessário, aplicam-se medidas de interesse político de “fazer subir e transformar os índices máximos de poluição autorizada, a fim de acomodar novas vagas de poluição inesperada. Ao erro humano e não ao risco sistemático pode ser atribuído o papel de vilão da peça.” (GOLDBLATT, 1996 p. 243). Esta talvez seja a maior contribuição do Estado no que se refere aos interesses econômicos privados: um Estado refém do desenvolvimento privado.

Nesta perspectiva iremos analisar o discurso do surgimento da cidade ecológica.

## 2. A Cidade Ecológica

Quando nos dispusemos a desvendar quais seriam os motivos do aparecimento da “cidade ecológica”, não tínhamos a noção de que seria tão difícil encontrar uma definição para este título. Mas “curiosidade” é apenas um sentimento do ser humano e não relativo a outros animais. Assim, nos lançamos a esta empreitada: descobrir, ou melhor, definir o que é a “cidade ecológica”.

Com efeito, não foi fácil encontrar algo que desse a definição objetiva para explicar quais seriam as características ou o que é a cidade ecológica. Mas qual seria a contribuição em simplesmente definir algo simples? Deste modo mesmo que pareçamos pretensiosos, servir-nos-emos de um ensinamento apreendido nos

tempos de adolescência para justificarmo-nos. Em seu livro, *A Arte de Vencer*, Yoritomo Tashi, escreve sobre a **ambição coerente**<sup>2</sup>. Nesta o filósofo escreve que:

Não se pensa que, para ser um verdadeiro e fecundo ambicioso, é preciso possuir um grande numero de qualidades que as pessoas que se ornam de modéstia sempre hão de ignorar. Que se entende geralmente por modéstia? É a reserva hábil de um ambicioso que receia mostrar seus apetites para não ser forçado a refreá-los antes de ter procurado satisfazê-los? Não é, na maioria das vezes, a falsa virtude que sob a máscara de humildade oculta a tara terrível da fraqueza? Ou será antes o ouropel com que a preguiça se veste para entregar-se à vontade ao seu vício favorito? A modéstia pode servir de bandeira a todos os defeitos que acabamos de citar; é inimiga dos empreendimentos corajosos, dos atos que exigem um desenvolvimento de energia, que apenas a ambição e a audácia podem determinar. (TASHI, 1979, p. 96).

Assim, certos de termos aprendido a lição do filósofo, portanto revestidos da ambição coerente, encontramos uma definição do que é a cidade ecológica, ainda que tal demande certa reflexão para a sua compreensão. Quando os mais conservadores ou prudentes, diziam que a “cidade ecológica” é um conceito *d’avenir*, eis que a definição mais clara nos vem do oriente - China.

Zhen Wang, Yuanyuan Liu e Yan Xu definem da seguinte forma a “cidade ecológica”.

Ecological city is a city, in which the productive and consumptive manner, the decision making and management method will be changed by using the principle of ecological economics and the method of system engineering, the potential of resource in the city will be thoroughly brought into play, with the purpose of establishing a series of industries that have sound economic effect and ecological effect, and realizing the unification of economic development and environmental protection, material civilization and spiritual civilization, natural ecology and human ecology.<sup>3</sup>

Como se nota, apesar de uma definição curta e objetiva, não se pode afirmar que ela seja uma definição simples. Aliás, apresenta-se bastante complexa e plena

---

<sup>2</sup> Grifo nosso.

<sup>3</sup>The Problems in Sustainable Development of Resource Orientated City and Countermeasures. International Journal of Business and Management. Vol. 3, No. 6. ONLINE.

Cidade ecológica é a cidade, na qual a forma produtiva e de consumo, a tomada de decisão e método de gestão será alterado usando o princípio da economia ecológica e do método de sistema de engenharia, através do qual o potencial de recursos na cidade vai ser posto em atividade, com a finalidade de criar uma série de indústrias que tenham um efeito econômico e ecológico, gerando a unificação do desenvolvimento econômico e proteção ambiental, a civilização material e civilização espiritual, a ecologia natural e ecologia humana. Tradução nossa.

de possibilidades de interpretação, dado, sobretudo a alusão ao elemento espiritual. Ele dá margem a entender de modo diferente o próprio modelo de desenvolvimento material. Ora, o entendimento de *spiritual civilization* varia de uma civilização ou de uma cultura para outra no que tange ao uso de recursos e o próprio uso do meio ambiente.

Por outro lado, a diferença de crenças tem um valor tão grande sobre a consciência ambiental nos dias atuais? Quiçá em culturas mais tradicionais as crenças tenham grande valor sobre o meio ambiente, afinal é assim que Leonardo Boff nos ensina (2004, p. 93). O teólogo escreve que, em relação às questões do meio ambiente, povos originários da América, eram muito mais civilizados ecologicamente que os de origem européia, os conquistadores, apresentando um relacionamento muito mais harmonioso com a natureza, em respeito ao “serviço” que esta presta ao homem.

Deste modo, após muitos séculos de indiscriminada exploração da natureza, estaria o pensamento humano em um processo de mudança, para que possamos aceitar o surgimento de um modelo de “desenvolvimento sustentável”?

Pode-se aplicar a “sustentabilidade” para o tipo de desenvolvimento/crescimento moderno cuja lógica se sustenta na pilhagem da Terra e na Exploração da força de trabalho? [...] Isso vale especialmente para o capitalismo que se baseia na apropriação privada da natureza e de seus “recursos”; ele é particularmente antinatural. (BOFF, 2004, p 96).

Se, pela lógica do capitalismo, o autor nega esta perspectiva, como podemos entender o discurso “cidade ecológica”, “cidade sustentável”, “cidade modelo” ou qualquer outro termo que se empregue? Seria este um modelo de discurso de dominação política das administrações urbanas? Por que isso acontece de maneira mais intensa em algumas cidades?

Les villes et agglomérations sont, en particulier, considérées comme des lieux stratégiques pour le développement durable, parce que, concentrant la plus grande partie de la population et de l'activité économique, elles connaissent des problèmes aigus de consommation d'espaces, de pollutions, d'inégalités sociales et de pauvreté. (**Le développement durable: un désir d'avenir**. Extrait de "Approche territoriale du développement durable : Repères pour l'Agenda 21" Septembre 2001).<sup>4</sup>

Com efeito, esta citação apresenta um contexto ideológico, pois de fato, tanto a administração, bem como a população deveriam conhecer os problemas de poluição, desigualdades sociais etc. Será que os conhecem ou admitem? O texto nos explica o porquê do discurso de desenvolvimento sustentável acontecer nas cidades, mas precisamos reconhecer que não explica o porquê ele é mais intenso em algumas cidades.

Para entender este fenômeno, passaremos a analisar estes aspectos conforme se apresenta na cidade de Curitiba, cidade tida como modelo de gestão pública sócio-ambiental.

### 3. As Origens do Planejamento Urbano de Curitiba

A partir da década de 1990, Curitiba angariou muitos títulos. Referem-se, sobretudo, ao seu modelo de administração pública, o desenvolvimento e planejamento, de modo que podemos citar os de “Capital do Primeiro Mundo”, “Capital brasileira da qualidade de vida” ou ainda “Capital ecológica do Brasil” (CALCAGNOTTO, 1996, p. 229-230 appud MÜLLER, 2004 p. 3). Por estes e por outros, a cidade tornou-se famosa nacionalmente e reconhecida internacionalmente como um modelo de gestão urbana.

---

<sup>4</sup> As cidades e aglomerações são, em particular, consideradas locais estratégicos para o desenvolvimento sustentável, porque, concentrando a maioria da população e da atividade econômica, elas experimentam problemas graves de consumo de espaço, de poluição, de desigualdade social e de pobreza. (Tradução nossa).



Figura 1 – A Cidade Boa Para os Negócios. Imagens do autor.

O mais recente título obtido pela cidade é o de “Cidade Mais Sustentável do Mundo”, o *Globe Award Sustainable City*. Este foi concedido em 29 de abril de 2010 pelo *Globe Forum*, em Estocolmo na Suécia. De acordo com o *site ambientebrasil*<sup>5</sup>, este é o segundo prêmio em 2010. No mês de janeiro, em Washington, a cidade havia recebido o prêmio de Sustainable Transport Award, pela implantação da Linha Verde. A chamada Linha Verde é uma obra de revitalização da antiga BR116. Abordaremos esta obra no segundo capítulo quando analisaremos aspectos relativos ao transporte público.

Curitiba foi elevada a categoria de cidade em 05 de fevereiro de 1842 e em 26 de julho de 1845 tornou-se capital da então Província do Paraná, que se emancipou em 19 de agosto de 1853. A cidade contava com forte imigração alemã desde 1830. Mas, na segunda metade do século XIX, ela também passou a receber grande

<sup>5</sup> Disponível em: <http://noticias.ambientebrasil.com.br/clipping/2010/04/08/53192-curitibapr-e-eleita-a-cidade-mais-sustentavel-do-mundo.html> - Acesso em 06/06/2010.

número de imigrantes, italianos, poloneses, ucranianos, o que demandou esforço para a integração deste contingente à sociedade, conforme Miguel Arturo C. Oliveira (2000 p. 111). Foi neste período que, segundo Juliane Müller (2004, p. 40), Curitiba recebe as primeiras adequações. De acordo com a autora, havia sido contratado o engenheiro Peirre Louis Taulois, como “inspetor geral de medição e demolição das terras públicas, preocupava-se com o padrão e a malha urbana de Curitiba (Plano Taulois de 1853-54).”

Ainda, de acordo com MÜLLER, em 1896, sob a gestão do prefeito Cândido Ferreira Abreu, foi estabelecido o Código de Posturas, que instituía os padrões urbanos para a construção de edificações, de ruas e de avenidas.

Nas primeiras décadas do século XX, a cidade experimenta uma industrialização baseada, sobretudo na indústria têxtil, madeireira, cerâmica e de alimentos. Tal perspectiva gerou novo incremento populacional e gerou problemas relativos à higiene e salubridade. Era o momento, ano de 1919, para reformular o Código de Posturas, e adequá-lo para um processo de higienização da cidade, estabelecendo normas disciplinantes e moralizantes de modo que:

Habitantes considerados marginais, como bêbados, doentes, imigrantes, prostitutas e até pobres foram expulsos do centro para a periferia da cidade, perdendo desta forma Curitiba o seu caráter campestre. Além disto, foi também regulamentado o tráfego de veículos e a delimitação da zona urbana (SÁ, 1990, p. 71-75. appud Müller 2004 p. 41).

O Plano Agache criado entre os anos de 1942 e 1943, viria a ser o primeiro plano urbanístico de Curitiba. Idealizado por Alfred Agache, destaca-se a preocupação com a ocupação racional do ambiente urbano no planejamento de Curitiba, em temas como a questão higiênico-funcional – saneamento e preocupação com os rios que cortam a cidade – bem como a estruturação viária, a

estética de edificações, e a distribuição de espaços específicos para as diferentes atividades dentro da cidade. (LEITÃO, 2002; Müller 2004).

Além da descrição histórico política do desenvolvimento da cidade feita pela autora, é interessante notar a evolução do número de habitantes da cidade. Em 1920 a cidade contava com uma população de 80 mil habitantes, em 1940 – véspera da criação do Plano Agache – a população era de 140 mil habitantes e em 1962 atingia-se a cifra de 360 mil. (LEITÃO, 2002 p. 8 e 28).

Considerando-se esta espantosa evolução do número de habitantes, é igualmente interessante notar a preocupação com o surgimento de favelas, na época, inexistentes na cidade.

Agache fez recomendações à respeito do grande número de vilas próximas ao município, para que fossem transformadas em núcleos de desenvolvimento que mais tarde se transformariam em cidades satélites da capital. Para o controle dos novos loteamentos, o plano sugere que a prefeitura cobrasse pela implantação de infra-estrutura básica – água, esgoto e drenagem – e também arborização, e que se condicionasse a comercialização dos lotes à execução dessas obras. Apesar de nessa época Curitiba não possuir favelas, o código proposto procura prevenir e/ou impedir a sua formação: “a municipalidade deverá envidar todos os esforços para que essa enfermidade que atinge a quase totalidade das cidades de maior população, nunca entre em Curitiba. Toda atenção e energia são poucas; uma única habitação de favela que apareça será o gérmen e a proliferação deste vírus é espantosa”. (LEITÃO 2002 p. 10).

De acordo com Juliane Müller (2004 p. 41) o Plano Agache não chegou a ser implementado. Ora, isto reforça a idéia de que a citação acima parece ter sido um vaticínio, pois na gestão de Ney Braga (1954-1958) surgiam as primeiras favelas na cidade, em razão do êxodo rural, agravado pela crise política e financeira vivida pelo país na década de 50, bem como a mudança de modelo de produção agrícola e de novas culturas, conforme Frank ZIRKL (2003 p. 90). Deste modo, em razão de um déficit habitacional, cria-se em Curitiba em 1963, a COHAB\_CT, sob a gestão do prefeito Ivo Arzua. No Brasil, em 1964 a população rural foi ultrapassada pela população urbana.



Nesta época, durante a gestão do prefeito Ivo Arzua Pereira, Curitiba passou a discutir novas diretrizes para seu planejamento e desenvolvimento através de um plano diretor. Entre as propostas apresentadas para tal plano, três se destacaram: a da Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), da Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS) e a da Sociedade SERETE de Estudos e Projetos Ltda. (ou Empresa Serete de Engenharia S.A.). A proposta apresentada pela SERETE foi considerada vencedora.

De acordo com Leitão (2002), a partir desta, elaborou-se um Plano Preliminar, fundamentado em diagnósticos de caráter físico, econômico e social da cidade. Este plano considerava a ocupação do solo, surgimento dos primeiros focos favelas, maiores vetores de crescimento, conflitos relacionados aos serviços de transporte público, constatava a carência de opções culturais e, finalmente, alertava que a impressão da existência de bastantes áreas verdes poderia ser ilusória em razão da baixa densidade e não em razão da existência de áreas públicas.

Dois aspectos merecem destaque neste plano: A expansão da cidade deveria acontecer ao longo de linhas estruturais e que os vetores de crescimento, ou seja, a ocupação a leste da cidade deveria ser evitada em razão da existência de mananciais e a consequente deficiência em relação à drenagem superficial. Previam-se também áreas distintas para a instalação de indústrias.

Este plano foi debatido em 1965 em seminários “Curitiba de Amanhã”, idealizados pelo prefeito Ivo Arzua, e realizados em diversos bairros, de modo que todas as instâncias da sociedade pudessem se manifestar, bem como para lhe conferir maior legitimidade, visto que o país vivia sob o regime militar. Durante os debates surgiu uma proposta alternativa apoiado por alguns setores da sociedade, mas que não chegou a derrubar o Plano Preliminar.

Vencidas as resistências, por meio do seminário foi incorporada ao Plano Preliminar a proposta da criação do setor histórico da cidade e a APPUC – Assessoria de Pesquisa e Planejamento de Curitiba – mais tarde, no final de 1965, chamado de IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.

Ao IPPUC foi entregue a responsabilidade da implantação do Plano Diretor, que efetivamente aconteceu entre os anos de 1971 e 1983, durante as gestões dos prefeitos Jaime Lerner e Saul Raiz. Neste período, o IPPUC gozava de grande prestígio político e mesmo da população. Destacam-se, entre outras realizações o calçamento da Rua XV e de parques públicos como: o Barreirinha, São Lourenço e Barigui.

Márcio de Oliveira cita as seguintes características deste plano diretor:

- 1) Crescimento linear de um centro servido por vias tangenciais de circulação rápida;
- 2) Hierarquia de vias;
- 3) Desenvolvimento preferencial da cidade no sentido Nordeste-Sudoeste;
- 4) Policentrismo e adensamento;
- 5) Extensão e adequação das áreas verdes;
- 6) Caracterização das áreas de domínio de pedestres;
- 7) Criação de uma paisagem urbana própria. (OLIVEIRA, 2001).<sup>6</sup>

A partir deste plano de desenvolvimento tornou-se possível a construção de imagens-síntese com as quais a população se identifica profundamente nos dias atuais.

4. Da Implantação do Primeiro Plano Diretor aos Dias Atuais: As características da administração de Curitiba.

---

<sup>6</sup> OLIVEIRA, Marcio de. **A Trajetória do Discurso Ambiental em Curitiba (1960-2000)**. Revista de Sociologia e Política. Universidade Federal do Paraná Curitiba, 2001.

O planejamento urbano de Curitiba foi estruturado no início do Regime Militar e, provavelmente isto contribuiu muito para que este planejamento lograsse êxito, considerando que houve uma sequência na administração da prefeitura que, ao analisarmos a tabela abaixo, foi quebrada apenas por um período de seis anos na década de 80. Dos prefeitos nomeados durante o Regime Militar, de 1966 até 1986, apenas a nomeação de Maurício Fruet do partido do Movimento Democrático Brasileiro (MDB atual PMDB) fugiu da consonância com o governo militar e seus representantes situacionistas da Aliança Renovadora Nacional (ARENA). Fato que só foi possível em razão de, naquele período, o prefeito foi indicado pelo então governador José Richa, eleito governador do Paraná em 1982, durante o período de redemocratização. (REHBEIN, 2008, p. 121-122).

Com efeito, conforme informado anteriormente, a implantação do plano diretor de Curitiba, bem como a criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), tenha sido a maior realização na gestão de Ivo Arzua.

Entre outras realizações da administração referentes ao novo planejamento urbano de Curitiba durante a administração de Ivo Arzua Pereira podemos citar a renovação do centro urbano de Curitiba, as ruas Marechal Deodoro, Marechal Floriano Peixoto, a rua XV de Novembro - mais tarde fechada para o tráfego de veículos – a criação do Fundo Municipal de Telefones, a criação de vila de casas populares (Vila Nossa Senhora da Luz dos Pinhais de Curitiba), a criação da Rede Municipal de Ensino Fundamental entre outras obras de caráter social.

<i>Evolução das imagens-síntese da cidade construídas a partir do discurso do planejamento urbano de Curitiba (1962-2000)</i>			
<i>Década</i>	<i>Imagem-Síntese da Cidade</i>	<i>Período</i>	<i>Gestão Municipal/Prefeito</i>
<i>Curitiba na década de 60</i>	<i>Cidade Planejada</i>	<i>1962 - 1967</i>	<i>Eng. Ivo Arzua Pereira</i>

		1967 - 1971	Eng. Omar Sabbag
Curitiba na década de 70	Cidade Humanizada	1971 - 1974	Arq. Jaime Lerner
		1975 - 1979	Eng. Saul Raiz
Curitiba na década de 80	Cidade Eficiente	1979 - 1983	Arq. Jaime Lerner
	Cidade Participativa	1983 - 1985	Maurício Fruet (*)
		1986 - 1988	Roberto Requião (**)
Curitiba na década de 90	Capital Ecológica	1989 - 1992	Arq. Jaime Lerner
		1993 - 1996	Eng. Rafael Greca de Macedo
		1997 - 2000	Eng. Cássio Taniguchi (***)
Obs.: (*) Slogan da gestão 1983-85: Curitiba Participativa; (**) Slogan da Gestão 1986-88: Curitiba Bela e Justa; (***) Slogan das Gestões 1989-92 e 1993-96: Curitiba, a Capital Ecológica; (****) Slogan da gestão 1997-2000: Curitiba 2000. Appud LEITÃO (2002).			
Curitiba na década 2000	Capital Social	2001 - 2004	Eng. Cássio Taniguchi
		2005 - 2008	Eng. Beto Richa
		2009 - 2010	Eng. Beto Richa
		2010	Méd. Luciano Ducci

Tabela 2 – Evolução da Imagem Síntese de Curitiba.

No início da década de 1980 o IPPUC passou por um período de desprestígio. (LEITÃO 2002 p. 107-111). O crescimento da cidade e da região metropolitana era intenso e o momento político era outro, o país experimentava um período de abertura política e a redemocratização, a oposição assumira o Governo do Estado com José Richa, que nomeia para prefeito Maurício Fruet (1983 – 1985). Nesta gestão foi criado o Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano (PMDU), para revisar o modelo de ocupação urbana. O PMDU foi engavetado na gestão Jaime Lerner (1989 – 1992) que assume pela terceira vez a prefeitura de Curitiba substituindo Roberto Requião (1986 – 1988) primeiro prefeito eleito por voto direto após o regime militar. Este assumiria agora o Governo do Estado, substituindo Álvaro Dias.

Com Jaime Lerner na prefeitura, Curitiba projeta-se intensamente no cenário nacional e até mesmo internacional como a “cidade ecológica”.

Já em 1990 a cidade recebe dois prêmios internacionais. O primeiro por melhoria de eficiência energética e o segundo pelo programa “Lixo que não é Lixo”, que previa a coleta seletiva de resíduos sólidos.

Conforme Gilberto Gnoato (2004), outras práticas desenvolvidas pela SMMA neste período foram o PIA Ambiental – Programa de Integração da Infância e Adolescência – e o PIA Ambiental no Ofício. Estes programas destinavam-se, sobretudo ao reforço escolar formal e ao treinamento para inserir os adolescentes no mercado de trabalho.

O transporte urbano também passou por uma revolução com a implantação dos ônibus bi-articulados e as linhas diretas, os “ligeirinhos”.

Em 1993 Rafael Greca de Macedo – vice-prefeito na gestão de Jaime Lerner - assume a prefeitura até 1996. Na segunda metade desta gestão, Jaime Lerner assume o Governo do Estado. Agora, administração municipal e estadual trabalhando em consonância, o discurso e modelo de capital ecológica expandem-se a nível estadual.

Na administração de Greca são criados mais oito parques, que lembram a influência de diferentes etnias na formação cultural da cidade reforça-se assim a identidade social. Também são deste período os Faróis do Saber (bibliotecas públicas) e as Ruas da Cidadania.

O discurso e o marketing urbano de cidade ecológica atraíram importantes investimentos externos que se traduzem na instalação de um setor automobilístico na região metropolitana. Renault e Audi/Volkswagen instalaram-se em São José dos Pinhais e a Chrysler em Campo Largo. Junto com estas empresas vieram grande parte de seus fornecedores. E a todas estas, bem como pela propaganda das realizações da cidade, grande fluxo de migrantes.

Rafael Greca é substituído na prefeitura por seu vice, Cássio Taniguchi que assume a prefeitura por dois períodos legislativos consecutivos, tal qual Lerner no governo do Estado, permitida pela Emenda Constitucional nº 16, de 4 de junho de 1997. Taniguchi havia trabalhado com Lerner desde sua primeira gestão de 1971 a 1974, e ocupara os cargos de presidente do IPPUC e da URBS, portanto perfeitamente integrado ao modelo de gestão de planejamento urbano.

No início de sua gestão promove-se o debate na Câmara Municipal do Plano Diretor com uma abordagem metropolitana.

Destacam-se com realizações de seu primeiro mandato, a BR-Cidade, que visava o desvio da BR 116 com a criação do Contorno Leste, para que esta fosse transformada em avenida. A criação do Linhão do Emprego – na região sul da cidade – uma avenida de 34 km que segue as torres de energia da COPEL, com a construção de barracões para abrigar pequenas empresas em seu processo de estruturação.

Outra preocupação era em relação ao processo de ocupação recente e a urbanização de áreas de ocupação irregular e através do Programa 1.000 foram pavimentados 900 km de ruas.

Em seu segundo mandato, foi abandonado o slogan de Capital Ecológica e adotou-se o de Capital Social. Neste período manteve-se a política de incentivo a pequenos empreendedores a integração metropolitana e uma abertura para a participação da população na definição de prioridades na gestão municipal.

Em 2005, Beto Richa, filho do ex-governador do estado, José Richa, assume a administração de Curitiba e reelege-se em 2008.

As realizações de sua administração são apresentadas através do “Repórter Cidadão”, inserções de marketing difundidas, sobretudo, através da televisão.

Um aspecto que a administração faz questão de ressaltar refere-se à ampliação de vagas em creches públicas. Porém, as obras que mais se destacam tratam de alterações no sistema viário. Nas vias mais congestionadas do centro da cidade reduziram-se os espaços para estacionamento, alterações no sentido de fluxo; muitas ruas passaram a ter sentido único, o que exigiu a ampliação de outras ruas para absorver o tráfego. Em alguns aspectos o trânsito melhorou muito nestas regiões facilitando a circulação de ônibus.

A candidatura de Beto Richa, exigiu um intenso esforço para desvincular seu nome da administração de Cássio Taniguchi, de quem era vice-prefeito. Na verdade, na administração de Taniguchi, o modelo de gestão pública de Curitiba apresentou um desgaste. Este já se fazia sentir no final de sua primeira gestão em que as eleições municipais foram decididas em um segundo turno com uma margem de votos muito pequena sobre o então candidato apresentado pela oposição, Ângelo Vanhoni. No final de seu primeiro mandato a administração de Beto Richa contava com uma ótima avaliação. Números do Datafolha apontam para uma cifra de 75% no conceito “ótimo/bom” e apenas 5% no “ruim/péssimo. Richa contava ainda com a melhor avaliação entre os prefeitos analisados, com uma média de 7,4. Para os entrevistados os pontos mais negativos desta administração referem-se à segurança pública, bem como à saúde pública, com 18% e 14% de entrevistados insatisfeitos, respectivamente<sup>7</sup>.

O serviço que mais apresenta satisfação refere-se à coleta de lixo, com 84% de aprovação. Será que este índice não reflete certa alienação da população em relação ao saneamento da cidade, questões relacionadas aos rios, bem como o esgotamento da capacidade do aterro sanitário?

---

<sup>7</sup> [http://datafolha.folha.uol.com.br/po/ver\\_po.php?session=872](http://datafolha.folha.uol.com.br/po/ver_po.php?session=872) - Acesso: 10/03/2010.

## 5. A Construção do City Marketing

Alguns aspectos da política, por mais que os tempos evoluam, mantêm-se constantes. No século XVI, Maquiavel, um dos precursores da Ciência Política, ensinava que a primeira obrigação ou missão de qualquer político era a de manter-se no poder<sup>8</sup>. Mais recentemente, já no século XX, Max Weber nos ensina que “Todo homem, que se entrega à política, aspira ao poder – seja porque o considere como instrumento a serviço da consecução de outros fins, ideais ou egoístas, seja porque deseje o poder “pelo Poder”, para gozar do sentimento de prestígio que ele confere” (WEBBER, 1999. P. 57).

Apesar de vivermos em outro momento histórico não podemos negar que na política muitos aspectos se mantêm inalterados na disputa pelo poder político. Ainda é necessário despender muito esforço para garantir a permanência no poder, bem como, a sucessão de um aliado político.

Estes conceitos foram satisfeitos de uma forma exitosa, se analisarmos a história política de Curitiba, ao menos os últimos cinquenta anos. (REHBEIN, 2008).

É fato que, a construção, ou o processo de reestruturação urbana de Curitiba não é um processo recente, dos últimos 20 anos. Por outro lado, se considerarmos que o Brasil sofreu de um processo tardio de Industrialização, em Curitiba este processo foi sentido de maneira bastante significativa. Neste sentido, Miguel Arturo C. Oliveira relata que, Curitiba desenvolveu durante um longo período de sua história uma organização urbana ajustada a uma dinâmica rural-extrativista. Este aspecto demandou grande esforço para que a cidade pudesse ser transformada, ou se afirmasse efetivamente como capital do Paraná. Sylvia Ramos Leitão (2002) afirma que em meados do século XX, o norte do Paraná se identificava mais com a

---

<sup>8</sup> Conforme “O Príncipe”. Disponível em: <http://www.culturabrasil.pro.br/oprincipe.htm> - Acesso: 10/03/2010.



capital do estado de São Paulo do que com Curitiba, de forma que foi necessária a melhoria da estrutura viária para poder escoar a produção cafeeira da região pelo porto de Paranaguá. Este aspecto também é mencionado por Vanessa Maria Rodrigues Viacava (História Agora: A Revista de História do Tempo Presente. P. 05 e 06)<sup>9</sup>, ao se referir sobre o esforço de artistas e intelectuais em organizar a integração cultural do estado do Paraná a partir de Curitiba.

A Origem da Curitiba, tal como a conhecemos hoje, iniciou em 1973 com a criação da Cidade Industrial de Curitiba. “Até então os urbanistas, que desde as intervenções de fins do século XIX com Taulois (1885), tinham agido sobre uma cidade que pouco tinha mudado na sua dinâmica de funcionamento (cidade planejada-colônias-ervaes).” (OLIVEIRA, in MENDONÇA org. 2004).

Segundo o autor, é esta a referência de cidade do imaginário da população e dos modelos dos urbanistas em torno da qual se reúnem defensores e adversários da “Curitiba Cidade-jardim, Capital Ecológica”. Deste modo, criou-se uma cidade imaginária, cujo conceito teve seu auge de exploração na década de 90.

Este processo, segundo Fernanda Sánchez Garcia (2003), não é exclusivo de Curitiba. Outras cidades mundo a fora experimentaram processo semelhante, mesmo sob uma orientação política diferente. De acordo com a autora, estas cidades passaram a ser apresentadas – e muitas ainda se apresentam – como “modelos de administração inteligente e criativa” ou como modelos de um “novo planejamento urbano” visando um “desenvolvimento urbano sustentável” bem como administrações “merecedoras de um amplo apoio social”.

Este apoio social é garantido pelos administradores através de intenso uso dos mais diversos meios de comunicação social. Estes procuram moldar opiniões e

---

<sup>9</sup> Em Busca da Curitiba Perdida: Os mecanismos da construção de uma identidade curitibana. Disponível em: [http://www.historiagora.com/dmdocuments/Historia7\\_artigo\\_curitiba\\_perdida.pdf](http://www.historiagora.com/dmdocuments/Historia7_artigo_curitiba_perdida.pdf) Acesso: 15/04/2010.

comportamentos da sociedade, bem como sua convocação a participação em empreitadas de renovação. Na verdade, o que realmente se espera é o consenso. As divergências de opinião quanto à administração urbana não são bem vistas. (GARCIA, 2003 p. 33)

Sendo assim, a renovação da cidade busca, acima de qualquer outro objetivo, adaptá-la ao consumo, bem como a ser consumida; a própria cidade torna-se um produto, e como tal, artigo de disputa entre diversos interesses, um deles, com grande influência inclusive entre os administradores, o setor imobiliário. Este processo origina dentro da cidade que se proclama modelo de gestão, ilhas de prosperidade e de miséria, facilmente identificáveis. Ora, este processo de venda do espaço é igualmente vendido através de intenso apelo a recursos de mídia e propaganda, de modo que se negocia, não apenas um espaço, mas um estilo de vida, conforme nos informa Fernanda Garcia.

O *city marketing* não difere de qualquer outro tipo de marketing. Ambos têm por objetivo a venda de um produto e, a própria cidade torna-se um produto, e como produto ela está à venda. Deste modo, a cidade mercadoria exige que seus administradores sejam seus vendedores.

É notável que, no caso de Curitiba, seus “vendedores” tiveram incontestável sucesso em seus objetivos, de modo que, o sucesso angariado rendeu-lhes a venda de suas idéias através de consultorias para outros administradores públicos para a criação de “cidades modelo”.

Na “cidade modelo” deixam de existir as particularidades, visto que são tecnocratas que a planejam tudo é padronizado, seguem modelos idênticos, de modo que, como “cidade modelo” ela perde o encanto do peculiar. Seus

monumentos, mesmo os que são considerados suas atrações turísticas, são artificiais.

O cidadão real deste modelo de cidade não satisfará jamais o clichê do cidadão ideal divulgado pelo marketing criado pela administração. Cria-se um estereótipo de cidadão, um cidadão imaginário pela elite política. Aliás, a instauração deste processo, exige o “convencimento” da imprensa que, mais do que pelo simples fato da obtenção de lucro com a divulgação de mensagens publicitárias, participa do processo de “educação” da população para o enquadramento nos ideais de seus administradores e o sucesso do modelo político. Surge, conforme palavras de Garcia (2003), uma espécie de “cumplicidade entre os meios de comunicação e a administração urbana. O “Repórter Cidadão” é um dos modelos de marketing, atualmente presente na mídia, adotados pela atual administração de Curitiba. Teoricamente é um cidadão comum que apresenta as obras realizadas pela prefeitura.

Este “trabalho” realizado pela mídia é citado por Aline Figueiredo de Albuquerque<sup>10</sup> (2007, p. 3 – 4), conforme segue:

**Pode-se dizer que Curitiba é uma cidade que “deu certo” porque foi planejada** desde que começou a crescer (Jornal Indústria e Comércio, 4 de julho de 1994, grifos nossos).

Ao assumir a prefeitura pela primeira vez, em 1971, nomeado pelo então governador Haroldo Leon Peres, Lerner encontrou já pronto o ingrediente básico da receita urbana que faria sucesso em Curitiba. Era o plano diretor da cidade, criado em 1965 [...] **A principal virtude desse plano foi domar o crescimento da cidade** (Revista Veja, 31 de março de 1993, grifos nossos).

Jaime Lerner, com sua fábrica de idéias, transforma a megalópole brasileira Curitiba em modelo para o Terceiro Mundo (De Volkskrant, fevereiro de 1992 apud FARACO 2002, p. 2).

Curitiba, a capital ecológica, surge no cenário nacional, e até mesmo internacional, como um **modelo de cidade a ser imitado, em função, principalmente do seu planejamento**

---

<sup>10</sup> ALBUQUERQUE, Aline Figueiredo. *A lacuna da questão da habitação no discurso da cidade-planejada*. p. 3 e 4.  
Disponível em: <http://www.nepe.ufsc.br/controle/artigos/artigo100.pdf>  
Acesso: 19/07/2010.

**urbano** – com vistas a um crescimento cada vez maior – e da qualidade de vida que oferece à sua população (Jornal Indústria e Comércio, 9 de outubro de 1989, grifos nossos).

O Plano Diretor foi colocado em prática em 1971, tendo, como um dos principais marcos, o **fechamento da XV de Novembro** ao tráfego de veículos, a criação da **Cidade Industrial de Curitiba** e do **Parque Barigui**. Na década de 80, a cidade atuou em duas grandes frentes: a **preservação ambiental**, com a implantação do programa “Lixo que não é lixo”, que valeu a Curitiba o título de cidade ecológica, e expansão do **transporte público**, com a criação da **Rede Integrada de Transporte (RIT)**, possibilitando o deslocamento para qualquer ponto da cidade com uma só tarifa (O Estado do Paraná, 29 de março de 2004, grifos nossos).

No entanto, o que o discurso da renovação da cidade faz, não difere das práticas comuns de qualquer administração. Apresentam-se nestas inserções publicitárias nos mais variados meios de comunicação, as obras rotineiras como, por exemplo, obras de pavimentação, obras na área de saúde pública, de educação pública, transporte público, etc. Portanto, obras rotineiras, necessárias em qualquer cidade, mas que, reformuladas na “cidade modelo” elas se revestem de extraordinariedade persuasiva, atribuindo-lhes uma espécie de rito, gerando diferentes perspectivas: reais e imaginárias. Tal é evidente quando ALBUQUERQUE (2007, p. 2) cita a impressão dos visitantes de Curitiba:

...**cidade de primeiro mundo**, escolhi Curitiba para viajar nas minhas férias de trabalho porque tem parques urbanos lindos. Com cerca de 2 milhões de habitantes a cidade tem um índice de criminalidade e homicídios baixos não tem aquele trânsito das grandes cidades brasileiras, ruas limpas e um clima agradável, gostei... (01/05/2007, grifos da autora).

...Uma **metrópole organizada**, adorei seu povo e sua educação, ouvi falar que Curitiba é uma cidade modelo, realmente é: ruas limpas e parques arborizados, gostei do sistema de transporte urbano, dos shoppings. Enfim **uma cidade sem favelas** [...] Curitiba é sensacional, nossa capital Porto Alegre devia seguir esse caminho... (05/05/2007, grifos da autora).

Estes aspectos, o real e o imaginário, também são facilmente perceptíveis na população local. Se por um lado ela se sente convencida de viver em um espaço singular, por outro esta mesma população, pelo menos a grande maioria dela, está sujeita às misérias e às deficiências comuns a qualquer grande centro urbano, que já não são possíveis de serem ocultadas sob a capa das realizações amplamente

divulgadas pela mídia. Porém, como que encantada pelo “canto da sereia”, a população, vítima alienada, despida de espírito crítico, torna-se presa da mídia e sobretudo do modelo de administração urbana (figura 15, pag. 105).

O modelo de reinvenção de cidades apresenta-se como um processo para atração de novos investimentos; sobretudo para investimentos internacionais. Esta realidade tornou-se muito evidente em Curitiba nos anos 90 quando várias multinacionais se instalaram na região metropolitana de Curitiba, como as indústrias automotivas, as quais foram seguidas por suas fornecedoras. Além das multinacionais automotivas, surgiram diversos bancos internacionais e indústrias de tecnologia e comunicações, muitas delas favorecidas pelo modelo de privatizações adotado pelo governo federal.

Com efeito, a atração de novas empresas exige modernização da infraestrutura existente, bem como, a construção de novos empreendimentos, que vão desde a modernização de empresas de serviços, de comunicação, de lazer, da área de hotelaria, **imobiliária**<sup>11</sup>, entre outras, de forma que a cidade possa atender uma nova população que, na verdade, passa a ter e usufruir de uma cidade peculiar, visto que lhe é reservada uma cidade especial, e vive em um espaço de singular conforto. Porém enquanto isto é a realidade de uma parcela pequena e privilegiada da população, a outra parcela muito mais significativa, vive à sua margem. Tanto isso é verdade, que contemporâneas à instalação da Renault e da Audi, surgiram novas favelas em Curitiba, duas delas coincidentemente chamadas Vila Reno e Vila Audi. Do mesmo modo, foi lançado provavelmente o condomínio mais luxuoso na cidade de Pinhais, o Alfaville, vizinho a uma das favelas mais conhecidas da região, a Zumbi dos Palmares, sendo a grande fronteira entre ambos a Estrada da Graciosa.

---

<sup>11</sup> Grifo Nosso

Estes aspectos deveriam ser o bastante para que tomássemos consciência de que a almejada “cidade social” não atende toda população da mesma forma. A “cidade social” também segrega. Há espaços determinados para as diferentes classes sociais. Este aspecto é evidente na valorização do espaço urbano; afinal, por qual razão existe a variação da valorização imobiliária de região para região. Qual seria o valor de um imóvel, que faz limite com uma favela, se não houvesse uma forte campanha publicitária, bem como vultosos investimentos em infraestrutura e serviços públicos para que este determinado espaço se torne tão especial? Da mesma forma podemos nos perguntar se houvesse esta mesma preocupação de investimentos, ou se estes fossem facilitados, por parte da administração pública em uma favela, será que este lugar não seria mais sustentável, livre das mazelas comuns a estas áreas?

Em menos de uma década, a valorização imobiliária no município de Curitiba superou 100,0%, conforme levantamentos realizados pelo Instituto Paranaense de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial (Inpespar). Isso pode ser comprovado pela elevação de mais de 130,0% dos preços dos apartamentos de três quartos e dos sobrados nesse intervalo.

Já na faixa de tempo compreendida entre janeiro de 2002 e abril de 2008, os preços dos apartamentos de 01 (um) quarto apresentaram variação real de 13,0% e, no período iniciado em janeiro de 2006 até o fim do primeiro quadrimestre de 2008, as cotações dos apartamentos de (02) dois quartos subiram 22,0% acima das taxas de inflação. [...]

Do ângulo local, destacam-se os impactos do substancial acréscimo no volume de investimentos efetuados nas atividades industriais e comerciais do Paraná, a partir de 1995, concentrados na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), e evidenciados pela instalação de montadoras de automóveis e veículos utilitários, acompanhadas de seus grandes fornecedores internacionais e pelo ingresso de redes mundiais de hipermercados no território estadual, estas últimas por intermédio da incorporação do patrimônio de grupos nativos. (LOURENÇO, 2008).

Incapazes de, efetivamente, solucionar os grandes e comuns problemas urbanos, o poder público, serve-se do *city marketing* como meio de alcançar e promover o poder econômico e político. A política promove a cidade como um lugar em que se realizam as novidades. Surgem eventos turísticos, fóruns, debates, palestras, etc. promovidos com objetivo de divulgar estas “conquistas” da nova

cidade. Neste mesmo sentido se promovem os próprios políticos, que “vendem” seu modelo de gestão urbana e, em consequência, a manutenção do poder.

Esta forma de promoção da cidade gera sobretudo no visitante, uma idéia de como é o comportamento de um típico morador da chamada “cidade modelo”, de modo a reproduzirem-se condutas excludentes do que se apresenta uma não conformidade. Deste modo, políticas culturais e políticas econômicas se alinham sempre mais com a imagem da “nova cidade”. Indiretamente espera-se um comportamento específico do habitante desta cidade reconstruída. Fato facilmente observável em muitas propagandas exibidas sobre a cidade de Curitiba, o morador da cidade é retratado como um cidadão exemplar, diferente de um cidadão comum a qualquer outra cidade. Contudo, como nos ensina Fernanda Garcia (2003), a população real nunca é e nem será a população ideal da cidade imaginária. Sempre de acordo com a autora, cria-se então um estereótipo de cidadão, que “é capaz de desqualificar o outro e serve como ferramenta para a qualificação do nós”. Terminam também neste aspecto as individualidades, as particularidades. Espera-se, portanto que o cidadão de uma “cidade modelo” tenha um padrão de comportamento distinto, típico de alguém que vive em uma cidade especial.

Surge deste modo nas palavras de Garcia (2003), a “cidade pátria”, cria-se um sentido de pertinência. Aliás, isto facilita em muito o trabalho da administração da cidade. Este sentido de pertinência é um dos elementos que os teóricos das relações internacionais elencam como elementos do poder do Estado. Entre os elementos do poder nacional, no que se refere à população, segundo Hans Morgenthau (2003), podemos citar a índole nacional e o moral nacional<sup>12</sup>. Estes dois

---

<sup>12</sup> MORGENTHAU, Hans. A Política Entre as Nações: A luta pelo poder e pela paz. Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, Editora UNB, IPRI. São Paulo, 2003.

elementos são justamente, os que garantem ou não, os aspectos de empatia com o governo e o sentido de pertinência a uma determinada nação.

Ora, em escala menor, estes aspectos podem ser trazidos para uma determinada cidade, mas isto demanda certo esforço dos governantes, esforço traduzido pelo city marketing.

Por outro lado, qualquer proposta de leitura, de interpretação das imagens síntese da cidade, diferentes da oficial são banidas, pois não se pode conflitar com a proposta da cidade que se busca vender. Este conflito surgiu na campanha eleitoral para prefeitura de Curitiba em 2000. Curitiba, por diversos motivos, e com a colaboração do intenso city marketing da década de 90 atraía enorme fluxo de migrantes. A região do bairro Sítio Cercado expandiu-se, consolidando o Bairro Novo. Naquela época, a campanha de Taniguchi mostrava a região, com auxílio de efeitos de computação, com barracos cobertos com lona preta, típica daquela encontrada nos acampamentos do MST, como uma forma de descaracterizar a campanha do candidato Vanhoni do Partido dos Trabalhadores, que historicamente apóia este movimento social.

Com base nestes aspectos, os desdobramentos políticos promovidos pelo city marketing objetivam a construção de uma identidade unificadora e ideológica para “viabilizar as estratégias econômicas.”

Curitiba - A segunda administração do prefeito reeleito de Curitiba, Cassio Taniguchi (PFL), começa hoje com nova feição política e promessa de mudanças no atendimento à população. Desde o segundo turno das eleições, Taniguchi repete ter entendido "o recado das urnas" e que pretende transformar a cidade na "capital social" do país.

Em entrevista no último sábado, o prefeito anunciou que vai atacar "os bolsões de pobreza e reduzir as desigualdades sociais". De concreto, existe um plano de desfavelização de 78 das 248 áreas identificadas como problemáticas na cidade. Para isso, Taniguchi diz contar inicialmente com R\$ 7,5 milhões em financiamentos do BNDES e do programa federal Habitar-Brasil. Mas ele não especifica o total necessário para atingir seus objetivos.

Com orçamento de R\$ 1,5 bilhão para este ano, e a folha de pagamentos consumindo apenas 45% das receitas líquidas, a prefeitura teria capacidade, segundo o prefeito, de investir entre R\$ 100 milhões e R\$ 120 milhões em recursos próprios. A saúde financeira



também permite contrair novos empréstimos e Taniguchi afirma já estar em negociações com o **Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)**<sup>13</sup> e outros órgãos financiadores. O prefeito também anunciou a criação da Secretaria Extraordinária da Defesa Social, a ser comandada pelo coronel reformado da PM Sanderson Diotalevi, chefe do Estado Maior da corporação até novembro de 2000. Diotalevi afirma que vai trabalhar para identificar as necessidades das regiões carentes da cidade e atuar como um elo de ligação entre os vários setores municipais. Mas a nova secretaria não dispõe de quadros próprios, além da Guarda Municipal. (Jornal Valor Econômico, 2001)<sup>14</sup>

Os promotores deste cenário alegam a necessidade da contribuição de todos para evitar um “cenário de futuro apocalíptico.” (GARCIA, 2003. p. 123). Não são deste modo, simples meios de controle de espaço, mas mais do que isso, meios de controle ideológico, portanto o controle de mentes. “As noções que fundamentam os atuais projetos de reestruturação urbana servem de referências para compreender o mundo globalizado e ações para nele vencer.” (GARCIA, 2003, p. 131).

Esta afirmação da autora nos leva a algumas indagações importantes a respeito de aspectos políticos, por exemplo: seria esta uma nova forma de fazer política? Sendo uma nova forma de fazer política ela é capaz de transbordar para outras esferas políticas? Por que não há um número maior de cidades que se destacam nesta nova forma de administração?

Um fato inegável sobre este modelo de administração pública, no caso de Curitiba, é que ele logrou sucesso ao garantir um longo período de sucessão de um grupo, ligado a uma corrente política específica.

A autora responde a estas indagações quando escreve:

As escalas não são dadas; são constituídas, produzidas em processos e embates políticos. Produzidas como noções dominantes, “global” e “local” se tornam “[...] poderosos veículos que são usados para ordenar processos políticos, sociais e econômicos, em formas particulares de especialização” (SWINNGEDOWN, 1997, p. 142) As redefinições de escala parecem expressar mudanças na geometria do poder de controle sobre algumas escalas, neste caso, local e global, e enfraquecendo outras, como a regional ou nacional.” (GARCIA, 2003, p.132).

<sup>13</sup> Grifo nosso. Destaque ao organismo internacional de financiamento.

<sup>14</sup> Valor Econômico. **Taniguchi diz que Curitiba será a "capital social" do país.**

Disponível em: <http://www.valoronline.com.br/?online/prefeituras/31/406472/taniguchi-diz-que-curitiba-sera-a-capital-social-do-pais> - Acesso: 08/04/2010.

Deste modo, é possível, segundo a autora, compreender estes aspectos, em razão da divulgação em escala local pela mídia e em escala global, em razão dos organismos internacionais, tal como a ONU e o Banco Mundial. Para explicar estes aspectos criados pelo city marketing, Fernanda Garcia serve-se do termo “cidade empresa” que, para ser administrada, serve-se de uma equipe técnica de diferentes especializações, não mais apenas por políticos. Aliás, é interessante notar que este modelo de gestão procura desvincular-se ou, pelo menos enfraquecer a imagem política. Contudo, como afirmamos anteriormente, a função ou obrigação principal do político é a de se manter no poder. Surge então, na “cidade empresa”, a figura do “prefeito empreendedor”, retratado como uma figura singular, extremamente capaz, diferente do político comum. Neste sentido, nos modelos citados pela autora, Curitiba e Barcelona, os seus administradores lograram êxito na manutenção do poder.

Este sucesso de administração, no caso de Curitiba, é contestado pelo Instituto Universitário de pesquisa do Rio de Janeiro e citado por Fernanda Garcia. De acordo com este órgão de pesquisa não há nada de original nem mesmo na sua dimensão técnica, nem nas próprias soluções dos problemas urbanos de Curitiba. O que merece destaque, segundo o trabalho do IUPERJ é a política de planejamento adotada. Mas segundo GARCIA (2003), até mesmo esta abordagem pode ser contestada em razão da estrutura de poder local. Curitiba era a “menina dos olhos do Estado centralista e autoritário”, de modo que o financiamento com recursos federais eram fartos na década de 70. Outra contestação feita por Garcia 2003 é a relação entre poder político e o interesse do setor privado, de modo muito especial a indústria, setor imobiliário, construção civil e empresas de transporte público.

Esta relação transformou-se em uma prática clientelista, permitindo uma série de transgressões no próprio plano diretor. Ainda, em um segundo momento, este projeto de “venda da cidade” foi garantido com linhas de financiamento e redução de tarifas públicas para indústrias de diferentes portes, inclusive empresas multinacionais, tanto por parte do governo estadual como por parte da administração municipal, na década de 90, algo que ficou conhecido como a “guerra fiscal” entre os estados.

Com relação ao uso do solo, Fernanda Garcia informa que tal, permitiu à Curitiba o reconhecimento pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), como capital brasileira com melhor índice de condições de vida. Ora, tal só teria sido possível em razão de Curitiba “segregar” a população mais pobre para a região metropolitana, sobretudo em razão da elevação dos valores dos imóveis em Curitiba e na região metropolitana um valor mais acessível. Perfeitamente de acordo com LOURENÇO em “A Valorização Imobiliária em Curitiba” (2008). Resumindo, estes municípios carregam o ônus do marketing da “cidade modelo”, absorvendo o fluxo de migração menos favorecido. Assim, o que vale para Curitiba, não se aplica à região metropolitana.

Alterações na lei de uso do solo, conforme o que se previa no Plano Diretor, foram permitidas para acomodar interesses de imobiliárias. Evidência disto é que o Plano original previa para cada quadra, três torres de edifícios de no máximo 15 andares. Esse decreto, segundo GARCIA (2003), em 1980 recebeu severas críticas pelos defensores dos interesses das empresas imobiliárias, de modo que, após reunião entre prefeito e representantes de imobiliárias, novo decreto anulava o anterior, permitindo mudanças que originaram o “superadensamento, saturação dos

eixos e sérias implicações relativas à insolação, ventilação dos edifícios e congestionamento de trânsito”. (Garcia, 2003, p. 180).

Da mesma forma que é comparada a algumas cidades da Europa por seus jardins, sua arquitetura, monumentos, também é levemente comparada à Amsterdã e Albânia, quando se presenciavam os garotos no centro da cidade cheirando cola, mendigo dormindo em praça pública, à luz do dia, e as favelas espalhadas pelos arredores da cidade, denunciavam uma realidade que pouca gente acreditaria que existe em Curitiba.

Segundo o presidente da Companhia de Habitação do Paraná (COHAPAR), Luiz Claudio Romanelli, reafirmou no encerramento da Conferência da cidade, em 2002, que Curitiba tem 350 mil famílias vivendo em situação precária, em aproximadamente 800 áreas ocupadas irregularmente na Região Metropolitana. (SILVA, 2004).<sup>15</sup>

Anteriormente afirmamos que o gestor da “cidade modelo” era apresentado como uma pessoa acima de qualquer outro político. Sendo uma pessoa “única” e, portanto, integrante de uma elite administrativa, as obras e realizações são apresentadas como presentes à população que os recebe de maneira “contemplativa, passiva e reverenciadora”, segundo as palavras de Fernanda Garcia (2003). Há uma espécie de “encantamento” diante da grandiosidade e da inteligência administrativa e sucesso de planejamento urbano.

Ao comparar Curitiba e Barcelona, na Espanha, cujo processo de gestão pública é idêntico, Garcia (2003) afirma que as críticas àquela administração devem-se ao fato de que, ao saírem de um regime nacional autoritário, o fim da era Franco, a administração pública prometia uma administração participativa, modelo de um regime socialista. Porém, este objetivo foi rapidamente abandonado, optando pelas práticas neoliberais, ignorando a participação popular bem como as suas aspirações. É neste sentido, segundo a autora, que Curitiba e Barcelona mais se aproximam. Em ambas as cidades, uma equipe de tecnocratas decide os rumos da administração. Portanto, se estes são os modelos administrativos de uma cidade

<sup>15</sup> SILVA, Maria Aldenisa de Freitas. **Aspectos Socioambientais de Curitiba e o Contraste de uma Imagem Turística**. 2004. Disponível em: <http://www.revistaturismo.com.br/materiasespeciais/curitiba.htm> - Acesso em: 08/04/2001.

sustentável, eles estão em desacordo com o que Marie-Paule Thomas descreve com “*ville durable*”, a começar pelo comportamento de uma **nova**<sup>16</sup> classe média:

Le mode de vie de cette nouvelle classe moyenne se construit ainsi à partir de la critique du mode d'habiter de la bourgeoisie issue de la révolution industrielle perçu comme monotone, ségrégatif, peu créatif. [...] cette figure de la nouvelle bourgeoisie s'incarne dans le groupe des «citadins engagés». [...] Cependant, si nous étudions plus largement leurs aspirations résidentielles, nous observons que ce groupe valorisant une forme de ville compacte, dense et conviviale correspond à une minorité de la population: 13% des familles en Suisse.<sup>17</sup>

Com efeito, este modelo de cidade sustentável descrito por THOMAS difere dos modelos dotados por Curitiba e de Barcelona, que apareceu para o mundo quando foram realizados os jogos olímpicos de 1992. Para que tal fosse possível, a cidade sofreu profundas transformações de revitalização de espaços degradados e obras de infraestrutura. Modernizou-se o transporte público, mas as maiores obras neste sentido favoreceram mais o transporte privado. Curitiba, como modelo nacional de gestão em transporte público, exige sérias reflexões a respeito deste setor. Algo que será analisado no próximo capítulo.

Pautada em uma ideologia de mercado, qualquer administração pública, não importando o regime, tenderá para uma ideologia neoliberal, fato destacado por GARCIA (2003), quanto à administração de Barcelona e igualmente claro quanto à administração de Curitiba na década de 1990, quando o então prefeito Jaime Lerner migrou de sigla partidária – PDT para PFL.

---

<sup>16</sup> Grifo nosso.

<sup>17</sup> Valeurs et territoire, l'émergence de la ville écologique: ville idéale ou ségrégative?

Marie-Paule Thomas, Laboratoire de Sociologie Urbaine Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Disponível em: [http://www.pacte.cnrs.fr/IMG/pdf\\_Paper\\_Pacte\\_Thomas\\_final.pdf](http://www.pacte.cnrs.fr/IMG/pdf_Paper_Pacte_Thomas_final.pdf)

Acesso: 06/10/2009.

“O estilo de vida desta nova classe média é construído a partir da crítica do modo de morar da burguesia, resultado da revolução industrial percebido como monótono, segregativo e pouco criativo. [...] esta figura da nova burguesia se encarna no grupo dos “cidadão engajados.” [...] No entanto, se estudarmos mais profundamente suas aspirações residenciais, observaremos que este grupo que valoriza uma forma de cidade compacta, densa e sociável corresponde a uma minoria da população: 13% das famílias na Suíça. (Tradução nossa).

O advento da cidade sustentável fica ainda mais obscuro no ambiente neoliberal se aceitarmos a argumentação de Henrique Leff (2001):

As estratégias fatais do neoliberalismo ambiental resultam de seu pecado capital: sua gula infinita e incontrolável. O discurso da globalização aparece como um olhar glutão que engole o planeta e o mundo, mais do que como uma visão holística capaz de integrar os potenciais sinérgicos da natureza e os sentidos criativos da diversidade cultural. Esta operação simbólica submete todas as ordens do ser aos ditames de uma racionalidade globalizante e homogeneizante. Desta forma, prepara as condições ideológicas para a capitalização da natureza e a redução do ambiente à razão econômica. (LEFF, 2001, p. 26).

O capitalismo se realiza produzindo e vendendo um produto. Melhor é seu marketing quando este produto é novo ou apresentado como inovador, revolucionário. Deste modo, a “cidade modelo”, “cidade ecológica”, qualquer nome ou título que seja conferido é uma remodelação um produto antigo, mas novo na ideologia neoliberal. Este modelo, sempre segundo GARCIA (2003) é amplamente promovido por organismos internacionais como o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), Banco Interamericano para Desenvolvimento (BID) e Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (UNCHS), que fornecem condições para o modelo de gestão único a serviço do neoliberalismo e da globalização, modelo denominado como “management society”, algo que se configura ao modelo de gestão da “cidade empresa”.

Este modelo, ou talvez não propriamente o modelo em si, é defendido por outros autores, como Fernando Almeida<sup>18</sup> que destacam a importância do setor privado nas questões sócio ambientais, a citar, por exemplo, a importância de agentes financeiros em conceder crédito e financiamentos a novos empreendimentos, condicionando estas concessões a existência ou realização de

---

<sup>18</sup> ALMEIDA, Fernando. Os Desafios da Sustentabilidade: uma ruptura urgente. Rio de Janeiro. Campus/Elsevier, 2007.

um projeto de proteção ao meio ambiente. Segundo o autor, a exigência de garantias de proteção ambiental por parte dos agentes financeiros reside no fato destes poderem vir a ser responsabilizados judicialmente por danos ao meio ambiente, mesmo pela única razão da concessão de crédito a causador de dano ambiental. Assim, exigem-se, garantias de segurança ambiental ao financiamento de projetos. Aliás, este padrão é sustentado pelos Princípios do Equador, tratado internacional que regula esta matéria. Na verdade, os exemplos citados por este autor referem-se, sobretudo à responsabilidade do setor privado. Pode-se concluir que nem só setor público nem só setor privado, separadamente, podem resolver as questões sócio ambientais. Contudo, conforme segue, são claros os dados favoráveis às instituições não governamentais, segundo a população brasileira, quanto a valores relacionados ao meio ambiente.

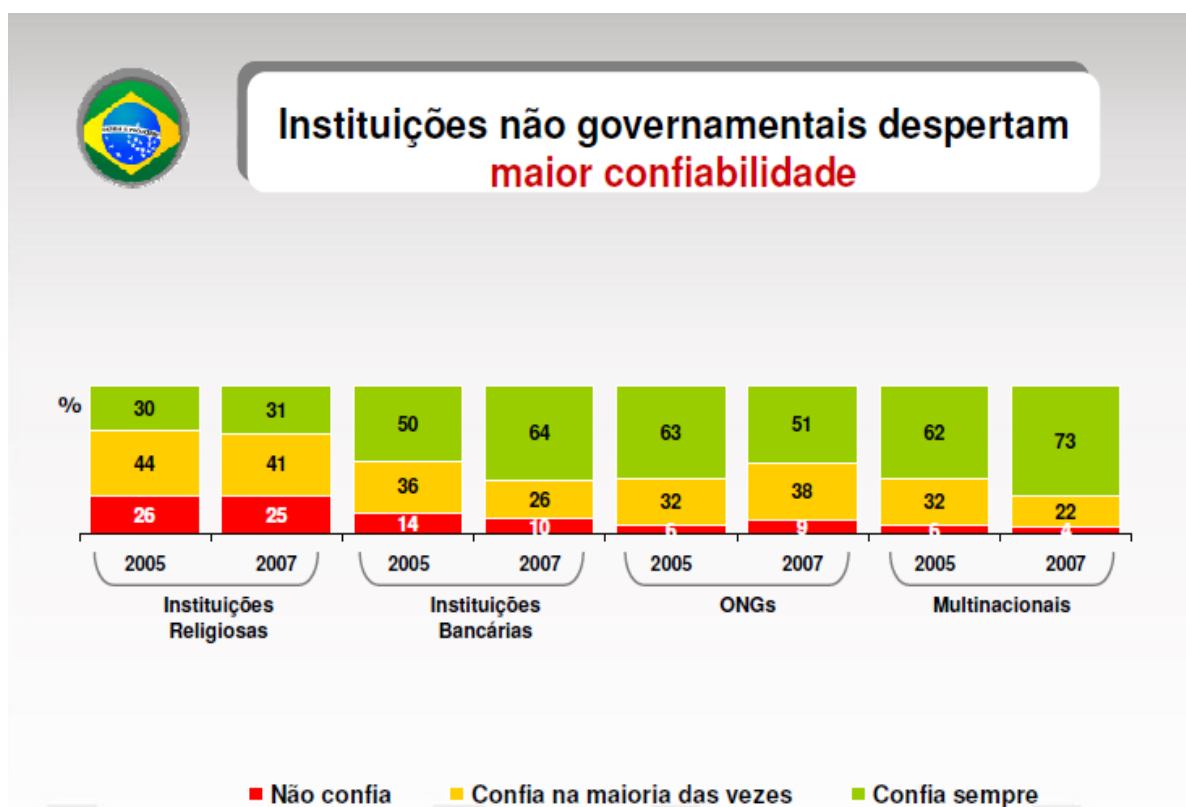


Gráfico 3 – Confiabilidade nas Instituições não governamentais. Fonte: II Fórum IBOPE. Negócios Sustentáveis. Criar relacionamentos consolidar vínculos. Sustentabilidade Hoje ou Amanhã?

Em certos aspectos, exemplos de boa gestão privada, citados por Almeida (2007), não parecem fugir do modelo de manipulação citados por Garcia (2003), que, para todos os efeitos, a “cidade empresa”, para sua gestão, requer um esvaziamento político. A politização da administração da “cidade empresa” torna-se um risco para o planejamento estratégico, de modo que à população reserva-se um lugar de simples espectador e, obviamente, um consumidor da mercadoria que a “cidade empresa” vende.

Com relação aos investimentos realizados pelo setor público, são as empresas privadas as que mais se beneficiam, com destaque especial para o setor imobiliário. Conforme informamos anteriormente, o setor privado, neste modelo, é beneficiado inclusive com a redução de impostos e financiamento público, como foi o caso para a atração de indústrias. Quando estas concessões ainda não são suficientes, a administração pública altera a própria legislação, para que se possibilite a implantação de um projeto. Assim foi possível a instalação da Renault em uma área de manancial hídrico. Ora, a atração de indústrias automobilísticas, pela sua característica poluente, é contrária ao simbolismo de conservação ambiental da cidade ecológica. Na contramão do que se anuncia e, apesar de Curitiba ainda ser proclamada como modelo de transporte público é a capital mais motorizada e uma das capitais que apresenta maior índice de acidentes de trânsito no país. (GARCIA, 2003, p. 415).

Em qualquer exemplo de “cidade modelo” do qual possamos nos servir, os benefícios não são usufruídos de maneira igual pela população. Haverá sempre uma camada mais favorecida que desfrutará das benesses da administração, enquanto que os custos serão repartidos por todos, de maneira igual. Mesmo a evolução observada na melhora da qualidade de vida, não significa maior acesso aos



recursos, pois em análise mais minuciosa, se notará que a cidade não apenas deixa de receber as classes menos favorecidas, mas também as “expulsas” em razão da valorização imobiliária. Desta forma, agora por uma imposição do mercado, de certo modo, a cidade voltou ao “Código de Posturas” de 1919, excluindo os “indesejáveis”. Conclui-se que o aumento da classe média, não se deve a uma mudança ascendente da população local, mas pela atração de migrantes em melhor situação econômica, fruto do city marketing. Isto é muito significativo e facilmente identificado no conservadorismo do habitante curitibano, que, conforme nos ensina Fernanda Garcia (2003), é fácil criar a “cidade pátria” na qual o povo acredita profundamente.

O convencimento e a crença de pertencimento à “cidade pátria”, proclamados pelo city marketing nos despem de senso crítico e segrega a população, o que é muito perigoso: a segregação e alienação da população são também relativos à regimes totalitários. Quando estes são descobertos, despertamos de nosso torpor, tomamos conhecimento de nossa fraqueza e notamos que nos tornamos coniventes.

Seguindo esta linha de pensamento podemos, inclusive, questionar os altos índices de aprovação de que gozam os gestores públicos das “cidades modelo”. Devem-se mais à alienação e despolitização do que a uma efetiva excelência administrativa. Assim, a própria democracia enfraquece na “cidade modelo”. A anunciada “cidade modelo”, da maneira como é exposta por Garcia (2003), não é fruto da aspiração da população, mas fruto da criação de tecnocratas, engenheiros e arquitetos, pelo menos no caso de Curitiba, os quais fazem dela sua criação, produto de venda e, por que não afirmar, seu “ganha pão”, cujas obras são “contempladas” por uma população passiva, que simplesmente... espera, deixa de participar. “Na realidade, a cidade democrática deve ser uma conquista permanente,

significando uma constante confrontação dos valores e interesses (BORJA 2005, apud SAKAMOTO 2007 p. 21).<sup>19</sup>

Isto reforça mais a idéia de que as aspirações ou sugestões não vêm da população, mas requerem seu apoio ou sobretudo, a identificação da população com as obras que são sugeridas e criadas pela administração. Assim, o que se espera da população é uma participação passiva na gestão da cidade, desse modo os reais interesses da população deixam de existir e o que toma importância é a idéia de administração do próprio administrador. Não é à toa que a população se torne apenas platéia de um espetáculo em que transformaram a cidade.

A participação e as aspirações da população são os aspectos que, segundo SAKAMOTO (2007 p. 98), diferencia o modelo de desenvolvimento de Curitiba do modelo adotado em Kitakyushu, a “cidade cinza”, no Japão.

Aqui, alcançar o título de “cidade empreendedora” exigiu um esforço de esvaziamento político em que o próprio administrador torna-se um personagem apolítico, enfraquecendo a participação da população, inclusive a disputa política entre os partidos. Afinal, em uma cidade tão singular, quem precisa de política?

## 6. As Diferentes Fases da Gestão de Curitiba

Segundo Leitão (2002), o planejamento urbano de Curitiba obedeceu três momentos distintos:

O primeiro identificado pela autora é quando a prática superou o discurso. Percebe-se neste momento um “contexto histórico em que a aparente neutralidade

---

<sup>19</sup> SAKAMOTO, Eliane Harumi. Elementos da Marca “Cidade Ecológica” Em Curitiba (Brasil) e Kitakyushu (Japão). Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Monografia de Mestrado em Gestão Urbana. Curitiba, 2007.

imposta ao planejamento urbano estava vinculada aos interesses de um Estado autoritário e centralizador.” Este é o período de criação do Plano Diretor da cidade em que as ações deste plano “superaram o recorte espacial a que se referia tal discurso, aproximando-se assim da escala da cidade real.” Neste momento práticas e ações supriam perfeitamente as demandas da cidade real. Estas demandas giravam em torno de questões como transporte coletivo, habitação e drenagem urbana.

Em um segundo momento a prática correspondeu ao discurso. Discurso e prática andavam em consonância com a realidade social. Nesta fase deu-se a ampliação da cidade planejada e foi uma fase de complementação da fase anterior com a implantação de equipamentos sociais e o enfrentamento da questão habitacional.

No terceiro momento o discurso superou a prática. Caracteriza-se pelo afastamento do discurso bem como à prática em relação à cidade real. Negam-se ou encobrem-se as realidades sociais e o planejamento urbano passa a estar a serviço de interesses de mercado. O discurso agora de capital ecológica restringe-se à “escala municipal – em contraposição à escala metropolitana da cidade real (...) o caráter ideológico da “inovação” presente no discurso do planejamento urbano conseguiu, de certa forma, camuflar a questão social.”

Neste sentido a autora afirma que este “processo de rearticulação do discurso do planejamento urbano logrou êxito”, visto que permitiu a sucessão contínua de uma corrente política, interrompida apenas durante 6 anos na década de 1980.

No próximo capítulo abordaremos dois aspectos que consideramos importantes no que se refere à preservação de recursos naturais, neste sentido, apresentaremos alguns aspectos relativos à qualidade, preservação e utilização dos

recursos hídricos de Curitiba e região, e por outro lado, os aspectos relativos a um dos símbolos de qualidade de Curitiba e citado como um modelo que supera a esfera nacional, sendo mencionado como exemplo de competência de gestão, ou seja, o sistema de transporte público.

## CAPITULO II

### 1. A Pedagogia do Sofrimento

Uma fábula dos tempos de infância descreve o comportamento dos “Macacos Boca Preta”. Uma espécie encontrada na Amazônia e também conhecida como macaco-de-cheiro ou caipussu (*Saimiri boliviensis*). Não nos foi possível identificar o autor do texto. Em uma pesquisa na *INTERNET* encontramos três referências. A bem da verdade, dois textos, nos quais os autores apenas lembram a fábula e o comportamento dos macacos e na terceira referência, uma pessoa estava procurando por alguém que conhecesse a referida fábula. Em suma, conta a fábula que, à noite sob a chuva, os macacos lamentavam sua sorte de terem que enfrentar as intempéries do tempo ao mesmo tempo em que prometiam que no dia seguinte, providenciariam abrigos que os protegessem da chuva e do frio. Porém, sempre no dia seguinte, quando o sol os aquecia, e a natureza lhes providenciava as suas benesses, os macacos boca preta esqueciam-se de seus sofrimentos e assim prosseguiam em sua vida.

Em meados de janeiro de 2010, em uma viagem de carro da região Oeste do Paraná, passando por um posto da polícia rodoviária e, como normalmente ocorre, havia vários carros acidentados ali depositados. Naquele momento, a conversa, voltou-se para os motivos para tal exposição. Aventou-se a possibilidade de uma razão pedagógica e de conscientização para os motoristas. Haveria de fato tal possibilidade e uma função pedagógica? Será que este tipo de exposição altera o comportamento dos motoristas?

Aquele comentário despertou a curiosidade para possível “existência ou uma função pedagógica da desgraça ou da tragédia”. Ora, diariamente, ao assistirmos o

noticiário, ao abrirmos o jornal, ou qualquer outro meio de comunicação, deparamo-nos com uma série de notícias ruins. O que estas notícias produzem em nós?

Em 2008 o assunto na mídia era Santa Catarina, em razão da chuva intensa e dos consequentes deslizamentos de terra, o que gerou danos materiais e várias mortes.

No final de 2009 e começo de 2010 foi possível acompanhar também as tragédias ocorridas no Rio Grande do Sul e em São Paulo, igualmente em decorrência de grande volume de chuvas, o que vitimou pessoas e causou grandes prejuízos materiais. Não bastassem estes fatos, trágicos por si só, aparecem os aproveitadores bem como, o sensacionalismo disfarçado de jornalismo.

Pensando nestes fatos, a pesquisa direcionou-se para a possibilidade da existência de uma “Pedagogia da Desgraça” ou “Pedagogia da Tragédia”, mas não foi possível encontrar nada neste sentido. Porém, quando tornamos a pesquisa um pouco mais refinada, conseguimos encontrar referências sobre a “Pedagogia do Sofrimento”. Um termo, francamente menos trágico, mas de igual valor.

Um primeiro aspecto, mais recorrente e relevante na pedagogia do sofrimento, está na ascese religiosa, algo presente, de acordo com a pesquisa, no Cristianismo, Judaísmo e Islamismo, que fazem menção ao valor do sofrimento como uma oportunidade de purificação espiritual. Neste sentido escreve Rui Palmela:

Infelizmente, tornamos a Terra num Orbe de expiação e sofrimento, onde a fome e a guerra, a violência e a crueldade, a injustiça e desumanidade, assumem aspectos que Deus abomina há muito, más não destrói os homens nem os impede de fazerem o mal que recebem em si mesmos para perceberem o quanto devem fazer o bem para sua própria Felicidade. De resto, muitos só aprendem pela ‘pedagogia’ do sofrimento descobrindo algo que doutra forma não seria possível apenas pelo conhecimento da Verdade.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Orar ou não, eis a questão! Disponível em: <http://www.novaera-avorecer.net/orar.htm> - Acesso em 12/02/10 15:10 h.

De outra parte, a origem do termo Pedagogia do Sofrimento, ao menos no que se refere ao aspecto material, de acordo com o artigo “Crise de energia tornou brasileiro mais consciente”, publicado pelo jornal Valor Econômico em 06 de outubro de 2005, é atribuída ao economista Celso Furtado<sup>21</sup>.

De acordo com o artigo, o economista afirma que as catástrofes, ou momentos de crise, alteram a percepção da população e “acordam as pessoas para os problemas e levam ao exercício da cidadania.” De acordo com Celso Furtado, os consumidores europeus, em razão das guerras e de recursos naturais mais escassos, são mais conscientes que os norte americanos.

No livro *Da Luta Pela Terra à Luta Pela Vida: entre os fragmentos do presente e as perspectivas do futuro* (2004), a autora, Eliane Brenneisen, descreve a luta dos integrantes do MST (Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra). Ela cita que a “Pedagogia do Sofrimento” seria um elemento defendido por certas lideranças do movimento. Afirma que, na opinião destes líderes, o insucesso de determinados assentamentos devia-se a falta de luta pela conquista da terra e, por conseguinte, o tempo de permanência, às vezes vários anos sob barracas de lona, vivendo em condições precárias, faria uma espécie de “seleção natural” e aumentaria o grau de consciência da população e a valorização da conquista da terra.

Por outro lado, de acordo com a autora, o tempo de privações poderia gerar uma “pedagogia de resignação” e “à produção de espíritos passivos, marcados, resignados (...). Não sendo, por si só, propiciadora de uma maior autonomia, mas seu oposto, do conformismo, da dominação.” (BRENNEISEN, 2004).

---

<sup>21</sup> Disponível em:

[http://homologa.ambiente.sp.gov.br/proclima/noticias\\_novas/2005/jornaldomeioambiente2005\\_1/06102005a.htm](http://homologa.ambiente.sp.gov.br/proclima/noticias_novas/2005/jornaldomeioambiente2005_1/06102005a.htm) - Acesso em 12/02/10 15:27 h.

Ora, esta resignação recorda-nos uma música do cantor gaúcho Pedro Ortaça: A Volta do Sorro Manso. A música descreve o comportamento do zorrilho (*Conepatus chinga*), que por vezes pode atacar aves domésticas. O artista, na segunda estrofe da música se expressa como segue:

“É que o sorro desta história não pegou o ensinamento  
Curado de minha surra lá se esqueceu dos tormentos  
Voltando a roubar o alheio para manter o sustento.”<sup>22</sup>

Abre-se assim, uma perspectiva de estudo do comportamento humano para estas questões ambientais. Será que depois de um período de privações e de sofrimentos relacionados a fatores ambientais adquirimos maior consciência para as questões de meio ambiente, respeitando limites naturais, adotando medidas de proteção e assim um exercício de cidadania para o tema sócio-ambiental, ou seremos iguais aos macacos-boca-preta ou ao “sorro”, que se esquecem, ou então, acostumam-se aos sofrimentos e voltam aos antigos hábitos?

## 2. Problemas Relacionados ao Meio Ambiente

Em palestra sobre legislação ambiental, realizada no auditório do Setor de Ciências Agrárias, da Universidade Federal do Paraná, o presidente do IAP (Instituto Ambiental do Paraná), senhor Victor Hugo Burko, elencou os três maiores problemas enfrentados na questão do meio ambiente da seguinte maneira: **amadorismo, hipocrisia e animosidade.**<sup>23</sup>

Na mesma palestra ele lembrou, o plantio de árvores nativas no Paraná, promovida pelo Programa Mata Ciliar. Afirmou que das mais de 107 milhões de

<sup>22</sup> A Volta do Sorro Manso. Composição: Aparicio Silva Rillo / Pedro Ortaça. Gravadora Acit.

<sup>23</sup> Grifo nosso.



mudas plantadas, nenhuma foi do pinheiro do Paraná (*araucária angustifolia*). Seu comentário, bastante pertinente, lembrou que se tal planta está em extinção, como pode ser permitida a comercialização de toneladas de suas sementes, todos os anos, em eventos e feiras, sobretudo em todo sul do Brasil? Disse que esta planta é causa de horror entre os agricultores, a ponto de muitos arrancarem as mudas mais novas, para que não venham a “inutilizarem” o terreno em que germinam, pois protegida por lei, a planta não permite muitas opções de cultivo em suas proximidades. Talvez haja certo exagero em tal afirmação, porém a comercialização de sementes é um fato inquestionável.

Fazendo ainda breves considerações à fala do senhor Victor Hugo Burko e sobre o que ele considerou os três maiores problemas em relação ao meio ambiente, sabemos que de fato, existe um grande amorismo sobre o tratamento das questões ambientais, tanto em grandes centros como nas pequenas cidades. Disse ele que muito dificilmente se encontrará um especialista ocupando um cargo de secretário em uma secretaria municipal de meio ambiente. Em cidades pequenas, normalmente são agricultores ou pessoas ligadas ao agro-negócio. Sobre a hipocrisia, disse-nos que todos se preocupam em salvar a floresta amazônica, a mata atlântica, mas nem todos se preocupam de, no dia-a-dia, em fechar uma torneira, reciclar o lixo, apagar uma lâmpada, etc. Outros estariam mais preocupados, sobretudo nas grandes cidades, em salvar cães e gatos abandonados, animais que, sobretudo os gatos, ele considerou predadores introduzidos na “ecologia urbana” e que por falta de responsabilidade de seus donos, são frequentemente abandonados. A esse respeito fez também comentários sobre as ações de certas organizações não governamentais (ONG's).

Ora, quanto à animosidade, esta é latente em relação a este tema. Senão vejamos a declaração “rara” feita pelo Governador do estado do Mato Grosso do Sul, André Puccinelli, sobre o então Ministro do Meio Ambiente do Governo Lula, Carlos Minc: “[...] “é veado e fuma maconha”. A inusitada declaração foi dada durante uma reunião com empresários e industriais em Campo Grande. “[...] André Puccinelli ainda brincou com a possível participação de Minc na Meia-Maratona Internacional do Pantanal, que será realizada no dia 11 de outubro, (2009) “Eu o alcançaria e estupraria em praça pública”.<sup>24</sup>

As figuras 2 e 3, relacionadas na tabela de figuras, páginas 97 e 98, nos dão uma idéia de como as questões ambientais são tratadas dentro do governo e a incapacidade de se reunirem setores ligados à questão, ainda com a atual discussão sobre a reforma do Código florestal, como, esta questão é tratada com uma grande superficialidade por parte destes setores, que em tese, deveriam estar mais conscientes das grandes implicações que esta questão envolve. Como se pode observar, todos defendem interesses próprios ou dos setores que representam. Este aspecto é nítido nas falas apresentadas na primeira figura que segue. Assim sendo, se existem tais conflitos em âmbito nacional, facilmente podemos presumir que em âmbito internacional tais aspectos sejam muito mais acirrados? Com efeito, é possível que pouco se discuta o meio ambiente nos fóruns internacionais. O que mais facilmente pode ser observado são os índices de crescimento de cada nação ou a redução destes em favor do meio ambiente, pois o meio ambiente e o atual modelo econômico não se mostra compatível. Sendo assim, apesar de se tornarem evidentes os problemas relacionados ao meio ambiente, não se chega a um

---

<sup>24</sup>Governador de MS chama Carlos Minc de 'veado e maconheiro.'  
Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/nacional,governador-de-mschama-carlos-minc-de-viado-e-maconheiro-,439251,0.htm>

consenso em razão dos custos relacionados à mudança do modo de produção. Por outro lado, podemos também considerar a falta de consenso entre os cientistas. Conflito muito utilizado pelas corporações para manter-se o atual modelo econômico. Eis que, para cada voz que clama a favor do meio ambiente e a necessidade de medidas de preservação e que contenham, entre outros problemas, a escassez de matéria prima, preservação de recursos naturais, e sobretudo, as emissões gasosas que geram o aquecimento global, há uma outra que afirma que tal não faz sentido, inclusive negando aspectos relacionados ao aquecimento global, até mesmo afirmando que, na verdade, o planeta passa por uma fase de esfriamento global, considerado-se tal como um fator “sazonal” do próprio planeta.<sup>25</sup>

Desta forma, convém que tratemos com grande prudência os discursos das diferentes correntes ambientalistas que existem: enquanto os pessimistas (quase apocalípticos) nos encham de temores e por alegarem que há pouco a fazer, tal com James Lovelock<sup>26</sup> e, não havendo esperança, ou então mínima, nos levam a inação. Os otimistas nos levam ao comodismo, igualmente perigoso, pois simplesmente seguimos cometendo erros, entre outros, como o modelo de produção e consumo de descartáveis, sem uma política de reaproveitamento destes insumos.

A partir deste momento, considerando estes fatores sociais, políticos e econômicos apresentados, abandonaremos esta visão geral e global, para adotar uma visão local, restrita a cidade de Curitiba em dois aspectos: a gestão de recursos hídricos da cidade, e o serviço de transporte público, apresentado como modelo em estrutura e eficiência.

---

<sup>25</sup> Fracasso da Conferência de Copenhague  
Disponível em: <http://ecologia-clima-aquecimento.blogspot.com/2009/12/fracasso-da-conferencia-de-copenhague.html>  
Acesso: 16/04/2010.

<sup>26</sup> James Lovelock, cientista criador da Teoria de Gaia.  
Disponível em: [http://www.ecolnews.com.br/james\\_lovelock.htm](http://www.ecolnews.com.br/james_lovelock.htm)  
Acesso: 16/04/2010.

### 3. Recursos Hídricos de Curitiba

Um trabalho sobre os recursos hídricos de Curitiba e região metropolitana foi elaborado por Isabel Cristina Modesto Pereira da Silva (2007). Neste trabalho é possível notar que a região possui generosa distribuição hídrica, com grande volume de reposição devido aos índices pluviométricos, sobretudo nas nascentes dos principais rios que abastecem a cidade. Porém é preciso notar o alerta que a autora faz com relação à preservação destes recursos e, sobretudo, a organização ou a regularização da ocupação das áreas destes mananciais. Rios que poderiam fornecer água para a população demandam sérios cuidados em relação ao seu estado de poluição. Semelhante consideração é feita por Pucci Júnior (2001, p. 66 - 68) considerando a necessidade de algumas medidas para evitar maior pressão sobre as áreas de mananciais. A necessidade destas medidas torna-se evidente ao considerarmos as projeções feitas pelo autor em três diferentes cenários apresentados. No cenário mais pessimista, o esgotamento total dos recursos hídricos se daria em 2030. Por outro lado, se observarmos as restrições, sobretudo em relação à ocupação irregular de solo com baixo investimento a atual produção seria suficiente para atender a população até 2050.

Mas, se de acordo com os autores mencionados, é possível observar um cenário relativamente otimista em relação aos principais rios, ao menos nos locais em que é feita a captação de água para as estações de tratamento. Este cenário não pode ser observado nos rios que passam pela cidade de Curitiba. Assim, Pucci Júnior lembra que, apesar do marketing de Curitiba como capital ecológica – que em certos aspectos chega a ser de mau gosto, se formos minimamente críticos - esta tem sérios problemas com seus rios, em sua absoluta maioria mortos servindo como

esgotos. Considerem-se aí os rios Belém, Uberaba, Vila Guaíra, Barigui, entre outros, afetados pela urbanização em áreas de risco.

Em 1954, quando da administração de Ney Braga na prefeitura de Curitiba, fez-se uma revisão do Plano Agache. Apesar de ter sido concluído em 1943 este plano ainda não fora implantado em virtude da falta de recursos e posteriormente substituído pelo Plano SERETE conforme vimos anteriormente. A revisão contemplava a preocupação com a preservação de fundos de vale.

O Prestes Maia [...] ficou alguns meses aqui e não cobrou nada, só transporte e hospedagem. Sobrevoou Curitiba comigo. Logo no primeiro voo comentou que a cidade tinha muitos rios e orientou para a preservação dos fundos de vale. O conselho foi seguido com rigor e tornou-se um dos motivos determinantes para que, no futuro, Curitiba viesse a ter a imagem de metrópole com crescimento organizado e preocupada com a preservação ambiental. (Ney Braga em SÁ JUNIOR (1996), p. 74. apud LEITÃO 2002 p.16).

É interessante notar a preocupação dos mais diferentes autores, ao discorrerem sobre os recursos hídricos de Curitiba e Região Metropolitana. Exemplo disto podemos observar na obra de Pucci Junior (2001) ao mencionar as diferentes leis e projetos de preservação de tais recursos. Todos são enfáticos ao lembrarem a necessidade de preservação das áreas de mananciais, localizadas, sobretudo a leste. Se observarmos o mapa da distribuição de linhas de ônibus de Curitiba e região metropolitana – Figura 4, página 99 – poderemos notar que, apesar de Curitiba, historicamente, ter tido um grande crescimento demográfico e, em consequência expandir-se em todas as direções, a maior expansão da cidade aconteceu na direção leste. (Isto também pode ser observado na Figura 5, página 100, observando a expansão urbana a partir do Marco Zero da cidade de Curitiba, contrária à orientação do que previa o Plano SERETE.)

O desenvolvimento industrial também fugiu aos planos originais de planejamento urbano, com a vinda de montadoras de automóveis para a região

metropolitana acentuou ainda mais a ocupação desta região. Permitiu-se que estas, bem como seus fornecedores se instalassem em áreas de preservação e de mananciais e na esteira dessas, permitiu-se o loteamento para moradias.

É importante observar que, com as novas instalações de distritos industriais, a RMC deverá passar por mudanças significativas em seu perfil econômico, fortalecendo o setor secundário e tornando-se mais competitiva no cenário nacional, principalmente com relação à indústria automobilística (COMEC, 1997, p. 19). Desse setor, as principais fábricas instaladas foram a Renault e a Volkswagen/Audi, no município de São José dos Pinhais (...). Na esteira dessas grandes montadoras, seguem suas fornecedoras e outras indústrias. Representando o investimento industrial na RMC realizado entre 1996 e 1999, a maioria das novas fábricas instalou-se na região leste, nos municípios de Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais, o que possibilita prever uma pressão ainda maior sobre as áreas de mananciais tanto em relação ao uso dos recursos naturais hídricos quanto à ocupação do solo (COMEC, 1999, p. 67 – Appud PUCCI Júnior, 2001, p. 58).

Para tornar ainda mais complexa tal realidade, tornou-se também necessária a expansão da malha rodoviária - obra efetivamente necessária para desviar o trânsito pesado da região urbana - para atender esta nova demanda. Ora tal expansão também atravessa esta área de preservação. Apesar de ser uma rodovia bem sinalizada, nos sentidos de ocupação de solo e mesmo em relação ao fato de tratar-se de uma APA (Área de Preservação Ambiental), a sinalização, por si só, não poderá impedir um acidente ambiental como, por exemplo, o derramamento de produtos químicos, o que de acordo com sua magnitude, comprometer seriamente o abastecimento de água para a região.

Segundo Pucci Júnior (2001) observam-se os maiores fatores de poluição de Curitiba e região metropolitana, nas águas subterrâneas e superficiais, no ar, em razão das emissões de carros e algumas indústrias e em locais de depósito de lixo. A maior fonte de poluição das águas superficiais deve-se ao esgoto doméstico ligado a galerias pluviais e a falta de tratamento de efluentes industriais que contêm metais pesados, afetam em sua maioria os rios Atuba, Padilha, Belém e Barigui, afluentes do rio Iguaçu. Conforme Figura 6, página 100 e Figura 11 página 103.

Segundo o autor, em 1996 as residências de apenas 51% da população de Curitiba era ligada à rede de esgoto. Se considerarmos a tabela de imagem síntese de Curitiba, apresentada no capítulo anterior, esta época era o auge da “Capital Ecológica”. De acordo com Dumke (2007) este índice não havia sido alterado em 2007.

Ao analisar a cidade sob os parâmetros ambientais, Mendonça (2002b) constata que a cidade apresenta, na realidade, um planejamento urbano muitas vezes negligente para com recursos naturais e fortemente excludente, evidenciando descaso para com a qualidade de vida da população. Contradizendo a imagem síntese de “Cidade Ecológica” e “Cidade Social” (...). Cerca de 50% dos domicílios urbanos são ligados à rede de esgotamento sanitário e se localizam de forma a privilegiar uma parcela da população, evidenciando a exclusão social da periferia urbana e dos locais onde se concentram as sub-habitações e onde também ocorrem os mais elevados índices de doenças relacionadas à insalubridade. (DUMKE 2007 p. 99).

A partir disso, se presume que a administração pública deva considerar estes aspectos, de forma a garantir a manutenção e preservação deste recurso natural vital, planejando, sobretudo a ocupação racional destas áreas.

#### 4. Transporte Público: Sua Função

A função do transporte público é descrito de uma forma crítica e esclarecedora em: *Direito à Cidade: mobilidade urbana e tarifa zero*. De acordo com os autores, Diego Augusto Diehl, Greicy Rosa e Victor Alexander Mazura, a democratização do transporte público é essencial – assim considerado pela Constituição Federal - para garantir o acesso aos serviços de saúde, de educação, de cultura entre outros, a todos os cidadãos, e neste caso, à população menos favorecida, que é a usuária do transporte coletivo. Desta forma, os autores informam que:

Um serviço público é de atribuição da Administração Pública justamente porque o legislador constituinte reconheceu que a sua prestação tutela direitos considerados fundamentais a todo cidadão. Desta forma, *“Os serviços públicos coletivos (em tese energia, água, esgoto,*

*telefonia, transporte) se prestam a ser cobrados tributariamente, quando adotado o regime jurídico das taxas, pela mera disponibilidade dos serviços, desde que regular e em funcionamento” (COELHO 2005). Fica evidenciado, portanto, que o transporte coletivo, além de ser notoriamente um serviço indispensável à coletividade, foi reconhecido pela Constituição Federal como serviço público essencial, conforme o artigo 30, inciso V.<sup>27</sup>*

Porém, conforme os autores informam, a proposta de democratização deste serviço essencial, e a instituição da “Tarifa Zero” – Projeto de Lúcio Gregori, ex-secretário de transporte da cidade de São Paulo em 1990 - é que esta contraria os interesses do setor privado, uma vez que este obtém altos ganhos com a operação deste sistema.

A alusão feita pelos autores, também frequentemente mencionada por Fernanda Garcia (2003), para a implantação deste sistema, é o fato de existir uma segregação da população mais pobre para a periferia da cidade, ou às regiões metropolitanas dos grandes centros, em razão da especulação imobiliária e deste modo carente de acesso aos serviços públicos.

Mais do que nunca, os serviços públicos disponibilizados pelo Estado à classe trabalhadora têm como único intuito, na fase atual do capitalismo financeiro, a reprodução ampliada do capital. É nesse sentido que o transporte coletivo deve ser compreendido, não como um serviço prestado à coletividade em prol do direito de ir e vir, mas como um serviço essencial para promover o deslocamento da classe trabalhadora, que vive nas periferias da cidade, para o local de trabalho, onde ocorre o processo de produção e circulação de mercadorias, necessários à geração de capital e à apropriação de mais-valia por parte dos donos dos meios de produção (DIEHL et alli, p. 05).

Porém, mudanças no atual sistema de operação do transporte coletivo gera grande conflito de interesses, sobretudo por contrariar a possibilidade de lucro das empresas que operam o sistema. Este fato não é diferente em Curitiba.

---

<sup>27</sup> DIEHL, Diego A., ROSA, Greicy, MAZURA, Victor A. Direito à Cidade: mobilidade urbana e tarifa zero. Página 14. Disponível em: <http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/files/journals/2/articles/33566/public/33566-43512-1-PB.pdf> - Acesso em: 15/04/2010.



Deste modo, não se vislumbram grandes possibilidades de mudanças, pois falta à população a consciência deste direito, a composição política da sociedade, ou seja, o Estado sob controle da classe dominante serve aos interesses do capitalismo. Ademais, existe certa confusão na própria legislação que versa sobre este tema e, portanto motivo de disputa dos diferentes interesses. Uma delas, em torno da Lei de Responsabilidade Fiscal, que prevê que ao governo “é proibida a resignação de receitas tributárias por parte da Administração Pública sem que se aponte fonte alternativa de receita. (DIEHL et alli, p. 12). Contudo, segundo os mesmos autores, haveria possibilidades por parte da administração municipal em conseguir recursos para que este direito fosse garantido à população e que tal seria perfeitamente constitucional. Uma alternativa de recursos para o subsídio do transporte público seria, por exemplo, um aumento no valor do IPTU, que é um imposto municipal, “incidindo sobre bancos, estabelecimentos comerciais, industriais e residenciais que usufruíssem de grande valorização.”<sup>28</sup> Eis o maior empecilho. A proposta polêmica não chegou a ser considerada pelos vereadores mesmo com a adesão popular ao projeto. Os autores concluem que seria perfeitamente possível, bem como constitucional, ao município implantar o serviço gratuito do serviço de transporte público a toda população. O problema reside no fato de que mesmo o poder público está a serviço do capitalismo e, portanto este determina sua efetiva viabilidade.

## 5. O Transporte Público de Curitiba: Sua História

A cidade de Curitiba é conhecida internacionalmente pelo eficiente e inovador sistema de transporte coletivo. Como todas as idéias novas, o sistema que possibilitou a integração urbana de Curitiba foi cercado de dúvidas. Mas ao longo dos anos foi comprovado que a

---

<sup>28</sup> SINGER, Paul. **Um governo de esquerda para todos.** – Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo (1989 – 1992). São Paulo: Brasiliense, 1996. Cap. 7. (Appud DIEHL et alli, p. 18).

criatividade foi mais eficaz que o ceticismo. (URBS – A História do Transporte Público de Curitiba. Disponível em: <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/historiadotransportecoletivo.php>)

Efetivamente um dos aspectos mais conhecidos em todo o Brasil sobre Curitiba é o seu sistema de transporte coletivo, que é tido como uma referência em estrutura e qualidade de transporte de passageiros. Ora, alguns aspectos deste modelo, comparados ao de outros grandes centros como o Rio de Janeiro onde, de acordo com o apresentador do tele-jornal da BAND, Ricardo Boechat, o povo é ratado como gado, são, *a priori*, evidentes<sup>29</sup>. Existem, contudo, algumas lacunas que pretendemos mostrar neste trabalho.

A Empresa Curitybana inaugura em 1887 a primeira linha de transporte coletivo da cidade ligando a Boulevard 2 de Julho – início da atual Avenida João Gualberto – ao bairro Batel. Tal trajeto era realizado por bondes puxados por mulas. Este modelo foi substituído em 1912 com a introdução de bondes elétricos, mudança necessária em razão do aumento de número de passageiros que aumentou de 680 mil em 1903 para 1,9 milhões por ano em 1913. Os bondes tracionados “por mulas foram vendidos e amontoados no depósito de ferro-velho em Paranaguá.”<sup>30</sup>

Em 1928 a companhia Força e Luz Paraná assumiu o transporte coletivo de Curitiba e disponibilizou os primeiros ônibus para a população. Em 1930 surgiram as primeiras linhas particulares de ônibus, porém a população preferia os bondes e tal podia ser constatado mesmo em 1938, quando os bondes transportavam 10,9 milhões de pessoas enquanto que os ônibus transportavam apenas 2,6 milhões de passageiros. Porém, em razão de uma carência de linhas e atendimento, os bondes

---

<sup>29</sup>Em reportagem exibida pelo tele-jornal da BAND em 16 de abril de 2010 sobre descarrilamento de trem no Rio de Janeiro, os usuários foram espancados e forçados a ocupar vagões superlotados. Há poucos dias o governo havia concedido a empresa que administra aquela linha mais 25 anos de concessão para a prestação de serviços.

<sup>30</sup> <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/historiadotransportecoletivo.php>

perderam espaço e mesmo com uma passagem mais cara dos ônibus, estes ganharam campo em razão da rapidez e de maior segurança no transporte.

Em 1951 o sistema de bondes foi completamente substituído pelas autolotações. Este sistema foi regularizado em 1955, quando o município criou contratos de concessão a 13 empresas de ônibus que naquela época disponibilizavam 50 ônibus e 80 lotações.

Já em 1965, com a criação do Plano Diretor, estabeleceram-se as vias estruturais, como base para a movimentação urbana. Este planejamento permitiu que 15 anos depois, os 673 ônibus que circulavam em Curitiba e representando apenas 2% dos veículos que trafegavam na cidade, transportavam 515 mil pessoas diariamente, ou seja, 75% das pessoas que se locomoviam.

Em 1974, dado o grande crescimento da população de Curitiba, foi implantado o sistema de ônibus expressos, atendendo o eixo norte/sul, com paradas a cada 400 metros e que circulavam em pistas próprias. Já em 1980 foi implantada a “tarifa social”, passagem única independente do trecho a ser percorrido, com a integração em terminais fechados, bem como a campanha “É com esse que eu vou”. Isto para incentivar o uso do transporte coletivo em razão do aumento dos preços do petróleo no mercado mundial. Com estas medidas foi criada a RIT – Rede Integrada de Transporte, conforme mapa na página 99.

Ainda em 1980 os ônibus expressos foram substituídos gradativamente por ônibus articulados, que transportavam maior número de passageiros e representavam uma significativa economia de combustível, 46 % e uma redução de custo de transporte por passageiro, 21%.

Em 1986 a URBS (Urbanização de Curitiba S/A) assumiu o gerenciamento do sistema. Em 1987 o sistema integrado transportava em torno de 500 mil passageiros por dia.

Os ônibus bi-articulados começaram a circular em 1991, “sob encomenda da URBS, a Volvo começou a desenvolver o primeiro ônibus bi-articulado brasileiro, batizado de "Metrobus", com 25 metros de comprimento e **capacidade para transportar até 270 passageiros**,”<sup>31</sup> e o sistema de estações tubo. Outra inovação foram as linhas diretas, os “ligeirinhos”, que se deslocam fazendo poucas paradas, em locais específicos.

Atualmente, existem sete linhas expressas com ônibus bi-articulados: Boqueirão/Praça Carlos Gomes, Circular Sul, Campo Comprido/Centenário, Pinheirinho/Praça Rui Barbosa, Pinheirinho/Praça Carlos Gomes, Capão Raso/Santa Cândida e Pinhais/Praça Rui Barbosa. Além desses, existem as Linhas Alimentadoras, Linhas Interbairros, os Ligeirinhos, Linhas Troncais, Linhas Convencionais, Circular Centro, e as linhas especiais, como Interhospitais, Linhas de Turismo e SITES (Sistema Integrado de Ensino Especial). Em 1996 a RIT passou a integrar a região metropolitana.

As mais recentes inovações são o Ligeirão Boqueirão, uma linha direta entre o terminal do Boqueirão e a Praça Carlos Gomes e a linha entre o Pinheirinho e a Praça Carlos Gomes.

Em 2011, ao completar os 318 anos de emancipação de Curitiba, foi apresentado o novo Ligeirão Boqueirão.

O ligeirão azul é considerado o maior ônibus do mundo: tem 28 metros de comprimento, 2,5 metros de largura e capacidade para transportar 250 passageiros. O Mega BRT tem

---

<sup>31</sup> Grifo nosso. O que não pode ser considerado algo confortável.

tecnologia que permite a abertura dos semáforos e poderá oferecer viagens mais rápidas. Além da linha Boqueirão, o veículo vai operar na **linha Pinheirinho/Carlos Gomes**.<sup>32</sup>

Paradoxalmente ao fato de atribuímos há vários anos uma grande qualidade ao transporte coletivo de Curitiba, o gráfico abaixo demonstra uma queda no número de usuários, chegando ao seu volume mais baixo em 2004. Ora, note-se que a população da região metropolitana de Curitiba de 1991 (2.099.558 habitantes) até 2009 (3.307.945), aumentou em mais de um milhão de habitantes.<sup>33</sup> Nestas condições, não é muito lógica a queda do número de usuários do sistema de transporte coletivo. No entanto, atribui-se tal queda ao valor das passagens. Se considerarmos o Gráfico 6, na página 104, notaremos que o número de passageiros pagantes evoluiu de forma pouco lógica. Desta forma, sob um olhar mais crítico, nota-se no *site* da URBS um “jogo de números” para destacar a excelência do sistema e, neste caso, cabe perfeitamente a constatação feita pelo economista José Juliano de Carvalho Filho em relação aos dados estatísticos da URBS: “A estatística é a arte de torturar os números até que eles confessem”.



Gráfico 4 – Número de Passageiros do Transporte Coletivo de Curitiba

Fonte: <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/rit/> - Acesso: 19/04/2010.

<sup>32</sup> Conforme reportagem do jornal Gazeta do Povo online. Há divergências no site da URBS sobre a capacidade de lotação destes ônibus bi-articulados se observarmos os números apresentados na “Historia do Transporte de Curitiba” e os dados sobre a composição da frota. Grifos no original.

<sup>33</sup> [http://www.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba\\_em\\_dados\\_Pesquisa.asp?ampliar=não](http://www.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba_em_dados_Pesquisa.asp?ampliar=não)

## 6. O Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba Segundo os Usuários

Juliane Müller (2004), em sua dissertação de mestrado apresenta o sistema de transporte público de Curitiba de uma forma muito elucidativa.<sup>34</sup> Em seu trabalho, além do levantamento histórico sobre o transporte público de Curitiba, a autora apresenta aspectos relativos à administração do sistema e o resultado de uma pesquisa entre os usuários de do sistema.

Ao mencionarmos a administração do sistema, é preciso recordar o que escreve Fernanda Garcia (2003 p. 177). A autora informa que há mais de trinta anos, um grupo de seis empresas controla como um cartel o transporte coletivo de Curitiba, que dividem a cidade em áreas de atuação. De uma forma muito semelhante ao que acontecia com os interesses de empresas do ramo imobiliário, os interesses das empresas ligadas ao transporte coletivo de Curitiba também tiveram que ser acomodados, interferindo, inclusive no próprio plano de desenvolvimento da cidade.

Este modelo parece não ter evoluído muito nos últimos anos. Em 2010 havia, segundo o *site* da URBS, dez empresas de ônibus atuando em Curitiba, onze empresas metropolitanas integradas – que permitem ao usuário a troca de ônibus sem o pagamento de nova passagem - e nove empresas metropolitanas não integradas – que exigem pagamento de outra passagem. Recentemente este outro aspecto que nos aumenta a certeza de que certos modelos não evoluem, é a experiência empírica narrada por MÜLLER (2004 p. 76). Segundo a autora, para que fosse possível aplicar o questionário de pesquisa aos usuários do transporte público, havia sido solicitada a autorização à Administração da Rua da Cidadania da

---

<sup>34</sup> Elementos Semióticos no Planejamento Urbano: O Caso de Curitiba. Disponível em: [http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/1884/2135/1/Dissertacao\\_Juliane\\_Mueller.pdf](http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/1884/2135/1/Dissertacao_Juliane_Mueller.pdf)

Regional do Boqueirão, visto que tal trabalho seria realizado nas próprias Ruas da Cidadania. A autora se pronuncia da seguinte forma:

A administração desta Rua explicou que precisava pedir uma autorização da própria Prefeitura e, para tal, foi requisitado um exemplar do questionário. Como não houve retorno após sete dias (a administração havia comentado que o resultado da consulta sairia em dois dias) realizou-se uma nova visita. Neste segundo encontro, a representante da administração lamentou que infelizmente o administrador da Rua da Cidadania não havia autorizado a aplicação do questionário. Como motivo foi citado o fato de que as perguntas feitas no questionário estavam comprometendo a atuação da Prefeitura. Apenas se todas as perguntas que se referem a coisas negativas fossem excluídas, poderia ser obtida uma autorização. Também seria necessário retirar a expressão "Capital Social". Estas condições, entretanto, inviabilizariam a pesquisa, uma vez que distorceriam e manipulariam os resultados. Durante a conversa com a representante foi defendido que as perguntas eram objetivas no sentido científico, alegando até mesmo que uma pesquisa deste tipo deveria ser feita, numa democracia plena, pela própria Prefeitura, que deveria avaliar, de uma forma neutra, os resultados da sua atuação e do seu planejamento urbano. A representante da administração concordou plenamente com o argumento, mas declarou-se dependente da decisão dos superiores, sendo funcionária pública da Prefeitura. (...) Mais surpreendente neste episódio é o fato que a administração proíbe o uso do próprio lema da "Capital Social", que em nenhuma parte do questionário era apresentado de forma negativa. Aparentemente as Ruas da Cidadania são apenas espaços controlados pela administração, numa forma escondida de uma privação do público por um determinado grupo político. (MÜLLER, 2004, p. 77).

Como um bom pesquisador não se curva às dificuldades, Juliane Müller realizou tal trabalho na Praça Rui Barbosa. Neste sentido, não pudemos identificar se foi necessária, ou então, solicitada autorização.

Nesta pesquisa, a autora identifica que os usuários do transporte coletivo pertencem à classe baixa, média baixa e média. Esta constatação vai ao encontro do que afirmam DIEHL et alii em: *Direito à Cidade: mobilidade urbana e tarifa zero*. Outra constatação é que a maioria dos entrevistados tem baixa escolaridade.

A autora esclarece que as entrevistas entre os usuários foram realizadas fora do horário de pico, nos períodos da manhã e da tarde, de modo que “o número de usuários trabalhadores e estudantes deve ser ainda maior do que o revelado nas entrevistas.” (MÜLLER, 2004, p. 79).

Quanto ao tempo médio de permanência dos usuários no ônibus é de uma hora e vinte minutos. Este resultado coincide, segundo a autora, com a pesquisa

realizada pelo IBGE em 2002. Este tempo de permanência no trânsito é menor quando feito de carro, em torno de 34 minutos. Foi o que os usuários que também usam carro declaram. Quanto à funcionalidade das diferentes cores do ônibus, apenas 14% dos entrevistados soube dizer a correta razão. Outro aspecto normalmente mencionado como inovador no sistema de transporte público por parte da administração são as estações tubo. Entre os entrevistados, 76% dos entrevistados têm uma opinião genérica declarando-as “legais, ótimas, boas”, não sabendo identificar sua funcionalidade. Outros 24% as declaram mal preservadas e até mesmo um sistema caro, sendo pouco prático para o colaborador que nela trabalha, não oferecendo, por exemplo, um banheiro. Os entrevistados também não as identificam como um símbolo de Curitiba. Diferente é a percepção entre os visitantes da cidade que identificam a estação tubo como um dos signos da cidade.

Uma constatação positiva é a possibilidade de integração do sistema, sendo que 62% dos entrevistados o avaliam entre ótimo e bom. Interessante notar que o identificam como “melhor do mundo”, ou os menos otimistas, “o melhor do Brasil” havendo aí a constatação de uma forte incorporação da propaganda em relação ao sistema, pois apesar da avaliação positiva, não sabiam indicar o por que.

As avaliações negativas não se referem ao sistema em si, mas ao fato de os ônibus serem superlotados, aos horários, falta de mais linhas e atrasos. Mais uma vez, 24% não souberam fazer sugestões de melhoria, 42% queriam mais linhas e mais ônibus. Considerando que a autora entrevistou vinte e nove pessoas, usuárias frequentes do sistema e 11 pessoas que pouco utilizam o transporte público, apenas três delas sugeriram a implantação de um sistema de metrô. Quanto a este aspecto a autora conclui com grande acerto que: “A pequena quantidade de sugestões indica que, de fato, poucas pessoas se sentem capacitadas em refletir conscientemente,



como cidadãos, sobre o sistema do transporte coletivo no seu dia a dia, resultado de uma política que não visa a educação dos usuários, mas a satisfação dos consumidores deste sistema.” (MÜLLER, 2004, p. 81). Constatação pertinente com as afirmações de Garcia (2003) quando afirma que o cidadão é um “espectador” das obras da administração pública.

Outro aspecto que reflete a falta de reflexão diz respeito ao fato de que a minoria mencionou desvantagens do sistema, sendo que 25% reclamaram do alto preço da passagem, 17% da falta de ônibus e 21% não apontaram nenhuma desvantagem.

Sobre a URBS, 25,6% não conheciam a instituição, enquanto que outros 48% dos entrevistados faz uma avaliação negativa da instituição, outros 18% a avaliam positivamente, mas sem saber desenvolver os motivos. Os motivos da avaliação negativa dizem respeito à falta de transparência, desorganização no atendimento e um usuário a qualificou como “mercenária”.

O símbolo do transporte coletivo de Curitiba como um sistema de “Primeiro Mundo” não despertou muito interesse entre os entrevistados no que se refere ao sentido prático das necessidades do usuário, de modo que 50% dos entrevistados não o consideram assim, mencionando que para isso falta trem ou metrô. Outros 37% afirmam que é um sistema de “Primeiro Mundo”, enquanto que 13% não responderam a pergunta, “(...) alegando a falta de conhecimento. Aqui, assumindo que a grande maioria dos entrevistados ainda não visitou países do chamado “Primeiro Mundo”, pode ser evidenciada a crença apenas na propaganda.” (MÜLLER, 2004, p. 83).

Aqui nos permitimos algumas considerações pessoais. Quiçá estejamos enganados, mas Curitiba é uma cidade para carros. Contrariamente ao que



Um dos pontos positivos que podemos mencionar sobre a Linha Verde é que esta permite uma série de conexões. Teoricamente esta deveria aliviar o fluxo de usuários nas linhas Pinheirinho/Praça Rui Barbosa e Capão Raso/Santa Cândida, até mesmo na linha Circular Sul. É difícil constatar tal relação, sobretudo nos horários de pico. Talvez o sistema priorize a lotação máxima ao conforto dos usuários. Neste caso, haveria uma redução no número de ônibus disponibilizados, o que é difícil de confirmar.

Não se pode negar – aqui expressamos um julgamento pessoal - que os embarques em nível elevado, como é o caso das estações tubo, bem como as plataformas nos terminais de ônibus poderiam agilizar o transporte. Em consequência é importante mencionar o comportamento dos usuários, que sistematicamente ignoram os avisos de: “Ao embarcar no ônibus, aguarde sempre o desembarque”. Se por um lado, as estações tubo favorecem os usuários contra as intempéries do tempo, por outro lado são pouco práticas para cadeirantes, e até mesmo para o desembarque em razão das catracas.

As próprias plataformas de embarque nos terminais não são muito práticas: em sua maioria são estreitas e em horário de pico elas não permitem o fluxo de passageiros causando tumultos – excetua-se a plataforma do ônibus Pinheirinho/Praça Carlos Gomes no terminal do Pinheirinho que é bastante ampla. O mesmo não se aplica às diferentes linhas de ônibus que param nestas plataformas e permitem integração. No caso os trajetos em que as linhas Pinheirinho/Praça Rui Barbosa, Circular Sul, Capão Raso/Santa Cândida e as linhas Boqueirão, Circular Sul, Ligeirão Boqueirão, bem como as linhas Pinhais/Rui Barbosa e Centenário/Campo Comprido, apesar de indicarem lugares específicos de parada para embarque e desembarque das diferentes linhas, este lugar nem sempre

é respeitado, sobretudo em horários de pico. Isto causa uma série de transtornos aos usuários que precisam se deslocar de um ponto da plataforma a outro. Com efeito, um sistema de transporte moderno não significa qualidade de transporte público. Este sistema depende, em grande proporção, da educação da população. Nisto a tecnologia não ajuda. A maioria dos ônibus dispõe de sistemas de som ambiente. Aparelhos de telefone celular são sérios concorrentes deste sistema, pois seus proprietários, por não usarem os fones de ouvido, obrigam aos demais passageiros a partilharem de um gosto “peculiar”.

Com efeito, tecnologia não significa necessariamente uma melhor qualidade de vida. Aliás, *“Ökologische Effektivität allein durch technische Innovationen ist eine Illusion.”*<sup>35</sup>

Jan Scheurer afirma que, mesmo que se produzam carros mais eficientes, que consumam menos combustíveis e causem menos poluição, ainda assim causam acidentes, ocupam espaço em estacionamentos, bem como a necessidade de impermeabilização de solo, poluição sonora. De modo que o autor ainda afirma: *“Urban ecology and environmental management are characterized by a lack of synchronicity and integration, and occasionally lead to formidable conflicts between stakeholders as well as unforeseen coalitions of interest, (...)”*<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Eficiência tecnologia somente através de inovações técnicas é uma ilusão. Tradução nossa. SCHEURER, Jan. *Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities*. Murdoch University. Disponível em: <http://www.istp.murdoch.edu.au/ISTP/publications/jscheurer/urbanecology/index.html> Acesso: 19/11/2009.

<sup>36</sup> Ecologia urbana e gestão ambiental são caracterizadas por uma falta de sincronia e integração e, ocasionalmente, levam a conflitos formidáveis entre as partes interessadas, bem como a acordos inesperados de lucros (...). Tradução nossa. SCHEURER, Jan. *Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities*. Murdoch University. Disponível em: <http://www.istp.murdoch.edu.au/ISTP/publications/jscheurer/urbanecology/index.html> Acesso: 19/11/2009.

Isto considerado, partiremos para o que podem significar possibilidades de mudança.

## 7. Mudança de Pensamento: A Educação Socioambiental Como Perspectiva de Renovação.

Iniciamos este capítulo escrevendo sobre a fábula dos macacos boca preta, bem como a música A Volta do Sorro Manso para, a partir desta perspectiva, entender aspectos do comportamento humano. Vamos nos servir dos ensinamentos da fábula e da poesia para lançar luz sobre algumas realidades que acontecem na cidade e como mostraremos nas imagens produzidas.

É algo relativamente comum ouvirmos que a melhor herança que se pode deixar aos filhos é uma boa educação. O que se esconde por trás desta premissa nobre pode ser sob vários aspectos, considerado uma grande hipocrisia. O direito à educação é uma garantia assegurada constitucionalmente, ao menos a educação formal, escolar, e deste modo, qualquer pai apenas estará cumprindo a Lei ao garantir, a educação formal, ao filho. Sendo assim, podemos nos ater apenas em cumprir a Lei no que se refere à educação, será que não devemos ser mais participativos? Outra indagação que podemos propor é, para que serve este modelo de educação? Como e em que nos tornamos melhores com este modelo?

Com efeito, a educação é o modo mais seguro de transformar a vida das pessoas, torná-las independentes e tomar conhecimento da realidade que se vive. O problema está no fato de que a educação pode ser orientada a determinados interesses e, portanto ela pode nos afastar da realidade.

É neste sentido que LEFF (2001) dirige sua crítica. O mundo inteiro fala sobre sustentabilidade a ponto deste termo tornar-se vulgar. Segundo o autor, por

desenvolvimento sustentável, entende-se um modelo de desenvolvimento capaz de satisfazer as necessidades da população atual, sem comprometer as necessidades das próximas gerações. O que até o momento não foi definido é como este processo será implantado. Aliás, um processo que segundo LEFF (2001, p. 26), criado sob o modelo de um neoliberalismo ambiental, que com sua “gula infinita e incontrolável” e sob a bandeira da globalização que “aparece com um olhar glutão que engole o planeta e o mundo” pode respeitar algum limite de desenvolvimento? <sup>37</sup>

Este modelo visa controlar não só os recursos naturais, bem como o conhecimento das culturas tradicionais sob uma ótica mercantilista. Neste sentido Leonardo Boff (2004) escreve que o desenvolvimento sustentável não passa de uma retórica ilusória.<sup>38</sup> A relação de desenvolvimento sustentável com o meio ambiente e com a natureza é, sobretudo uma relação de exploração e conquista. Não há harmonia entre o modelo de desenvolvimento pretendido pela globalização e a natureza, uma cultura que segundo o autor, tem origem no antropocentrismo bíblico, ou na sua interpretação errada. Quiçá falte a educação para uma perspectiva em que o homem seja colocado como um “guardião” da natureza e não como o dominador. As culturas tradicionais, como as indígenas, vivem uma realidade diferente com respeito pela natureza e uma cultura de preservação.

Poderíamos adaptar alguns costumes dessas culturas a nossa realidade urbana. Por exemplo, um agricultor ou um índio quando buscam sua produção na roça, levam algum utensílio para carregar sua colheita. Quando vamos ao mercado, poderíamos perfeitamente fazer o mesmo para carregar as mercadorias que compramos, sem a necessidade de utilizarmos as sacolas plásticas. Seria fácil manter uma sacola no carro e, sobretudo no caso das mulheres manter uma sacola

---

<sup>37</sup> LEFF, Enrique. Saber Ambiental: sustentabilidade, racionalidade, complexidade e poder. Petrópolis. Vozes, 2001.

<sup>38</sup> BOFF, Leonardo. Ecologia: grito da terra, grito dos pobres. Rio de Janeiro. Sextante, 2004.

de plástico dobrada na bolsa. As culturas indígenas também não podem poluir os rios, pois dependem da água e da pesca. É estranha a relação que o morador urbano tem com os rios da cidade. Esta relação estranha fica evidenciada na seleção de imagens da Figura 6 na página 100.

Esta realidade é facilmente notada em Curitiba. Embora, como vimos, existam alguns cenários otimistas se observadas certas condições, em relação aos recursos hídricos de Curitiba, a relação de seus moradores com os rios que cortam a cidade é desalentadora. Por qual razão, móveis, pneus, telhas, enfim toda espécie de lixo vai parar nos rios. É provável que estes sejam considerados sem valor. Mas se um deles bloquear o curso de água e a água invadir a casa qual o valor que ele passa a ter. Se tivermos consciência de que um pneu velho ou um recipiente qualquer acumulando água pode significar a vida de um ente querido será que não tomaríamos outras medidas. Neste sentido, podemos nos servir do sofrimento dos macacos boca preta. A pedagogia do sofrimento nos transforma em relação a determinados fatos? Afinal, como é a educação ambiental na cidade ecológica? Eliane Harumi Sakamoto, em sua dissertação de mestrado apresenta algumas informações sobre esta questão.<sup>39</sup> O trabalho de SAKAMOTO (2007) analisa construção da marca da “Cidade Ecológica” de Curitiba e Kitakyushu.

Segundo a autora, uma das funções dos parques na cidade de Curitiba é a educação ambiental. O Parque Iguaçu é dotado de um acantonamento, com capacidade para quarenta alunos, onde os alunos de escolas municipais são atendidos para práticas de educação ambiental. Do mesmo modo, no Jardim Botânico são ministrados cursos para jardineiros, “com princípios de biodiversidade,

---

<sup>39</sup> SAKAMOTO, Eliane Harumi. Elementos da Marca “Cidade Ecológica” em Curitiba (Brasil) e Kitakyushu (Japão). Dissertação de mestrado. Programa de pós-graduação em gestão urbana. PUC, Curitiba, 2007.

controle natural e resgate do patrimônio de flora e fauna.” (SAKAMOTO, 2007, p. 57). O “Programa Olho d’Água” consiste no monitoramento da qualidade da água dos principais rios de Curitiba. Este programa é desenvolvido pelo Centro de Referência das Águas, abrigado no Parque das Nascentes do Rio Belém. O objetivo do programa é envolver a população de uma forma co-responsável na preservação dos rios da cidade. Neste sentido é interessante notar que a autora afirma que houve uma redução do número de pessoas envolvidas nestas atividades, enquanto que houve um aumento do volume de lixo retirado, ao que ela atribui o aumento de postos de controle de um ano para outro. Os dados apresentados são de 2000 e 2001. Neste ponto a informação da autora não é clara ao não especificar a evolução do quadro no sentido de uma maior conscientização da população em evitar o acúmulo de lixo nos rios. Outrossim, a autora informa que a UNILIVRE, no ano de 2004, passou a auxiliar a Secretaria de Meio Ambiente nestas atividades, bem como em 2007 o programa passou a exercer atividade de envolvimento da comunidade no planejamento de revitalização da bacia do Rio Barigui.

Sempre de acordo com a autora, a questão ambiental está inserida no currículo escolar municipal, através do Programa de Alfabetização Ecológica e visa aproximar os alunos da realidade. Em 2003, apenas quatorze escolas participavam do programa; já em 2004 havia setenta e oito escolas e em 2007 eram cento e setenta e nove escolas, envolvendo treze mil alunos e cursos de capacitação de professores duas vezes por ano.

Nos projetos de cada escola, procura-se trabalhar de modo inter e multidisciplinar, com a integração de vários professores de diferentes disciplinas durante o ano. (CURITIBA, 2004; NUNES; PAULA, 2006).

Segundo Toniolo (2006) e Nunes e Paula (2006), a filosofia da educação ambiental curitibana é trabalhar conceitos, idéias e respeito à cidade visando resultados no comportamento do cidadão (desejos, paixões, imagem mídia). Ainda, Toniolo (2006) afirma que, com o tempo e um trabalho mais profundo, atinge conceitos sobre “como eu vejo o mundo e a mim mesmo”. A educação ambiental de Curitiba está baseada em três etapas que devem ser tratadas em



conjunto: informação, sensibilização e prática. (TONIOLO, 2006; NUNES; PAULA, 2006; appud SAKAMOTO, 2007 p. 59).

Com efeito, Sakamoto apresenta o parecer de pessoas ligadas à administração de Curitiba. Tal se apresenta claro, quando em seu trabalho, ao escrever sobre os programas de reciclagem de resíduos sólidos, ela traz a seguinte afirmação: “Segundo a prefeitura municipal (ANJOS, 2006; TONIOLO, 2006), atualmente a coleta seletiva domiciliar atinge 100% da área urbana.” (SAKAMOTO, 2007, p. 63).

É muito provável que com o programa de compra de lixo, sendo possível trocar o material reciclável por gêneros alimentícios nos locais em que o caminhão não tem acesso, a prefeitura atinja a totalidade da área urbana. O que os órgãos oficiais não mencionam é o valioso serviço e contribuição prestados à cidade por milhares de “carrinheiros”, coletando materiais recicláveis. Para todos os efeitos, não são necessários estudos muito apurados que na atualidade a população curitibana pouco corresponde com a imagem e a própria prática de separação de material reciclável. Outro aspecto que chama atenção é que em muitos casos se percebe uma separação de materiais, porém este é depositado no mesmo dia em que ocorre a coleta de lixo comum, lixo orgânico. Neste caso, se eventualmente a natureza puder contar com os serviços de um “carrinheiro” podemos nos dar por realizados.

Janaína Frantz Boschilia (2009) afirma que a educação ambiental foi incluída de forma interdisciplinar no currículo das escolas curitibanas em 1989, com a questão ambiental sendo adequada a cada disciplina.<sup>40</sup> A autora ressalta a preocupação do poder público, através dos diversos programas criados, sobretudo

---

<sup>40</sup> BOSCHILIA, Janaína Frantz. **Implementação de Programas de educação Ambiental nas Escolas Municipais de Curitiba, Paraná, Brasil**. Dissertação de Mestrado. Mestrado de Políticas de Bem Estar em Perspectiva: evolução, conceitos e actores. Évora, 2009. Disponível em: [http://www.ensino.uevora.pt/pbe\\_erasmus\\_mundus\\_phoenix/tesesabstracts.htm](http://www.ensino.uevora.pt/pbe_erasmus_mundus_phoenix/tesesabstracts.htm) Acesso: 07/05/2010.

no final da década de 80 e início da década de 90, com a questão ambiental. Apesar de todo o trabalho realizado pelo poder público, a grande lacuna deixada, segundo a autora está na área de saneamento básico. Como mencionamos no primeiro capítulo este aspecto pouco evolui mesmo nos dias atuais.

O que é interessante nos trabalhos de Sakamoto (2007) e de Boschilia (2009), comparados aos de Garcia (2003), Müller (2004) é que os dois primeiros, com claras evidências de mais dados obtidos através de órgãos oficiais, apresentam resultados mais otimistas, bem como, apresentam a população curitibana muito mais participativa, paradoxalmente aos outros dois, que são mais críticos aos resultados e mesmo em relação ao comportamento da população.

Enquanto que Müller (2004) teve dificuldades em obter a autorização da administração pública para realizar seu trabalho de pesquisa com a população, Boschilia (2009) afirma que teve boa receptividade por parte desta, representada pela Secretaria Municipal de Educação, até mesmo pelas escolas em que a pesquisa seria realizada, estas apenas exigindo a apresentação da autorização da Secretaria Municipal de Educação para a realização dos trabalhos. A autora informa que uma das dificuldades apresentadas refere-se à falta de tempo disponível por parte dos entrevistados em responder a pesquisa, mas que obteve retorno de todas realizadas.

São interessantes os dados obtidos pela autora em sua pesquisa. Mostram um cenário otimista com relação à preocupação e mesmo com os resultados obtidos nas escolas como uma grande melhora nas relações entre alunos, professores e funcionários. Porém o que chama atenção, e que este trabalho parece não ter maiores resultados fora dos muros da escola. A participação ou o envolvimento dos pais não se tornou significativa e muito menos a participação de empresas em

projetos de cunho ambiental que é nula. Oxalá nos enganemos neste aspecto, mas a citação seguinte nos leva a supor isto, visto que uma das dificuldades apontadas se refere à própria política:

De acordo com os argumentos tanto de professores quanto dos profissionais ligados à área de educação ambiental dentro da Secretaria Municipal de Educação, o que se constata é que os programas de Educação Ambiental implementados nas escolas municipais da cidade de Curitiba, ainda sofrem certa descontinuidade relacionada com as mudanças nos discursos político-governamentais e, implícito, nas mudanças de enfoque nas ações de natureza política. Como se sabe, para que este processo possa ser realizado de forma mais efetiva, este problema deveria ser estrategicamente solucionado na medida em que fossem estabelecidas conexões entre os trabalhos já realizados e aqueles que desejam ser implementados a partir de novas políticas de governo, pois assim o benefício será tanto para o processo de Educação Ambiental em geral, quanto para o desenvolvimento e imagem das novas políticas públicas implementadas. (BOSCHILIA, 2009, p. 100).

Ora, neste caso, “mudanças de enfoque nas ações de natureza política” merece destaque visto que o grupo político que administra Curitiba não chegou a ser substituído, pelo menos, nos últimos vinte anos. Desta forma, provavelmente exista um espaço entre o discurso e a prática, confirmando, sobretudo as constatações de Garcia (2003) e da fala de Victor Hugo Burko, quando se refere ao amadorismo na gestão dos assuntos ambientais.

Quanto à participação da população na construção do que Nakamura (2007) menciona com “marca da Cidade Ecológica,” há uma clara diferença entre Curitiba e Kitakyushu. No caso de Curitiba, a administração assume o projeto de criação desta marca, portanto a ação de implementar projetos de construção da “Cidade Ecológica”, os quais são aceitos e incorporados pela população no seu cotidiano. O sucesso da administração é realizado a partir desta aceitação e, de acordo com a aceitação da população, surge a parcerias de empresas privadas.

Nesse sentido, Curitiba poderia ser uma cidade sem cidadãos que constroem e vivem a cidade, mas com cidadãos-fantasmas que participam apenas nas imaginações dos planejadores. Falta ainda uma participação real, fundamento de cada cidadania. (...) (MONTEIRO;RAYMOND, 2003. Appud Müller, 2004 p. 61).

Muito diferente do que ocorreu em Kitakyushu, segundo Nakamura (2007). Lá, devido à grande degradação ambiental, foi necessária a união e mobilização da população com grupos de pesquisa para reivindicar mudanças. A administração era avaliada de acordo com as respostas dadas à população. Adotaram-se políticas participativas de forma a solucionar os problemas. Processo inverso do ocorrido em Curitiba. Assim, facilmente se presume que no caso de Curitiba, vende-se uma idéia que não necessariamente corresponde a uma realidade. Entre outras coisas, isto se presume, com as imagens que disponibilizamos no final deste trabalho. Conforme “recortes” de jornais na Lista de Figuras - Figuras 9 a 13, páginas 102 a 104 - há mini lixões por toda a cidade. Mais uma vez, a solução passa pela educação e consequente conscientização da população. Diga-se de passagem, que a sociedade de maneira geral perde grandes oportunidades de fazer este tema evoluir. Senão vejamos: No ano de 2010 realizou-se uma Campanha da Fraternidade ecumênica, portanto envolvendo vários credos, que abordava justamente a questão social, em 2011, novamente a questão ambiental foi abordada pela Campanha da Fraternidade. Esta, tristemente, não é aproveitada de uma forma efetiva. Faz-se uma reflexão por quarenta dias e depois cai no esquecimento.

Em relação à educação ambiental, o gráfico seguinte, resultado de uma pesquisa realizada pelo IBOPE, a população mostrou-se favorável à inclusão da educação ambiental como disciplina nas escolas brasileiras. Difícil dizer se isto seria efetivamente mais fácil de ser implantado, ou se a interdisciplinaridade na educação ambiental seria mais fácil e de maior eficiência na conscientização socioambiental.

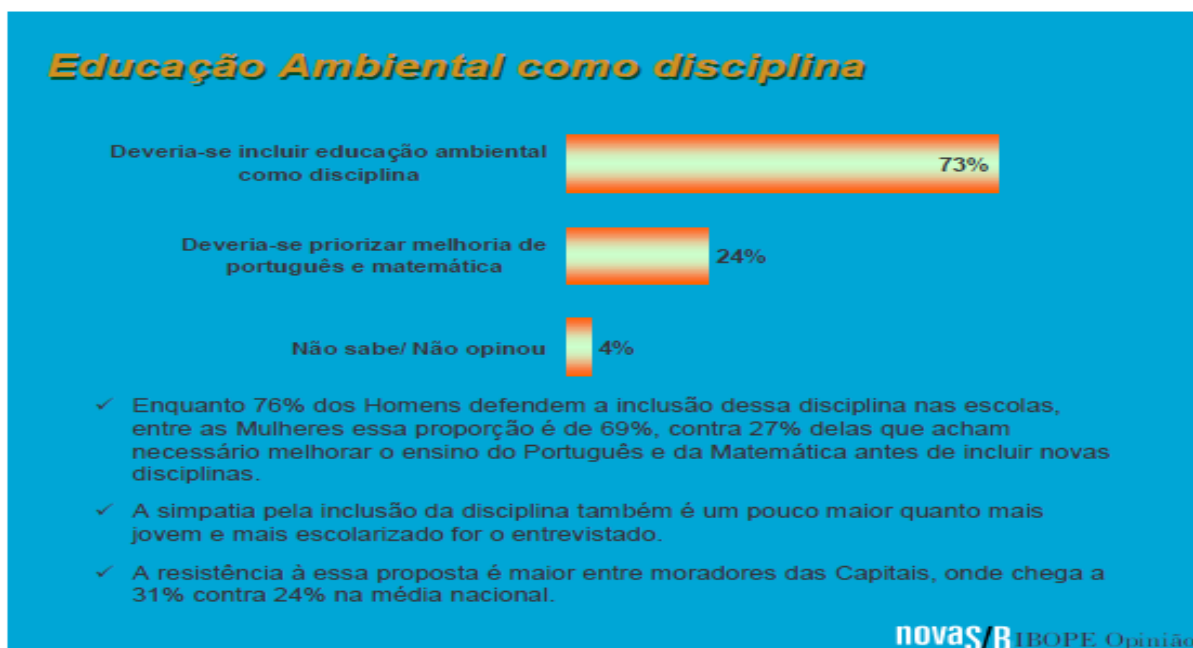


Gráfico 5 – A Educação Ambiental como Disciplina. Fonte: 1ª Rodada Nova S/B – IBOPE Comunicação de Interesse Público. Pesquisa Telefônica Nacional Sobre Aquecimento Global. Disponível em: [http://www.silvapoorto.com.br/admin/downloads/PESQUISA\\_IBOPE\\_AQUECIMENTO\\_GLOBAL\\_2007.pdf](http://www.silvapoorto.com.br/admin/downloads/PESQUISA_IBOPE_AQUECIMENTO_GLOBAL_2007.pdf)  
 Acesso: 25/08/2009.

Outro exemplo: em nenhum dos terminais de ônibus visitados em Curitiba para realização deste trabalho, foi encontrada uma lixeira que promovesse a separação de lixo. As melhores lixeiras ali encontradas são de metal, as outras, a grande maioria, de plástico, feitas a partir de galões de lubrificantes ou de produtos de limpeza. O que poderia ser um espaço para educação ambiental, por onde circulam milhares de pessoas diariamente, não oferece esta possibilidade.

Com efeito, o que se idealiza é algo que se aproxima do que expressa Pierre Valarié, ou seja:

Il s'agit alors d'informer la population sur la situation environnementale, de diffuser des normes comportementales nouvelles, d'économie des ressources, de tri sélectif des déchets, de formes de consommation nouvelles (...) actions dans les écoles, (...) (VALARIE, 1997) <sup>41</sup>

<sup>41</sup> Tradução nossa: Trata-se, portanto de informar a população sobre a situação ambiental, de difundir novas normas de comportamento, de economia de recursos, triagem de resíduos, de novas formas de consumo (...) de ações nas escolas (...). VALARIE, Pierre. *L'écologie urbaine entre mobilisations techniciennes et mobilisations politiques*. Pôle Sud, Année 1997, Volume 6, Numéro 1. Disponível em: [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pole\\_1262-1676\\_1997\\_num\\_6\\_1\\_969](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pole_1262-1676_1997_num_6_1_969)

Às novas formas de consumo, nos permitiremos a liberdade de uma observação pessoal. Provavelmente estas sejam utópicas. O que deveria ser modificado são as formas de produção, bem como as formas de descarte de material. O grande volume de material doméstico descartado provém de compras realizadas em supermercados. São os diversos fabricantes de produtos que disponibilizam as embalagens e neste caso, a população não tem opções de escolha e, no caso, a maioria absoluta das embalagens são descartáveis. Consideremos, a título de exemplo, o caso de bebidas e laticínios.

O mesmo ocorre quando existe a melhora na distribuição de renda entre a população. Sempre se almeja melhor condição de vida bem como o acesso ao consumo. Portanto, atingindo um nível de consumo, qualquer cidadão irá comprar, não importando como o produto seja oferecido. Talvez fosse o caso de se criar políticas de maior responsabilização das empresas em reabsorver o material utilizado ou então, criar políticas de incentivo ao uso de produtos retornáveis ou feitos a partir de material reciclado. Afinal a grande diferença entre lixo e insumo é sem dúvida a forma de descarte e a disponibilização deste material no final do ciclo de produção e consumo. A título de perspectivas, ver a Figura 14 na página 105.

(...) cerca de 30% do lixo sólido municipal em peso e quase 50% em volume eram compostos por embalagens. Por isso, o ministro do meio ambiente, Töpfer, apresentou uma lei, em 1989, para reduzir o material de embalagem, cuja responsabilidade recaía sobre o produtor. Portaria de Embalagens, em vigor desde 12 de junho de 1991, determina que os fabricantes são responsáveis por receber de volta o material e reciclá-lo. (SASSE)<sup>42</sup>

Veja-se este exemplo que vem da Alemanha, onde há políticas de reciclagem do “lixo eletrônico”. Tanto importadores, fabricantes e comerciantes são

---

Acesso em: 22/02/2010

<sup>42</sup> SASSE, Julia. A Deposição de Lixo na Alemanha: alternativas para um programa brasileiro de administração do lixo.

Disponível em: <http://www.unimep.br/phpg/editora/revistaspdf/imp30art03.pdf>

Acesso: 20/11/2009.

responsáveis por cotas de reciclagem destes materiais. Portanto o consumidor tem como se desfazer de uma forma sustentável de um produto tecnológico ao adquirir um novo.<sup>43</sup> Ainda, outra possibilidade seria a geração de energia a partir do lixo. Na Alemanha os aterros sanitários foram abolidos, já em razão de pouco espaço físico para tal. O lixo é incinerado em usinas termoeletricas. Críticos deste modelo o consideram muito poluente. Há de contestar-se esta critica, visto que o aterro gera alto volume de metano, que é considerado vinte e três vezes mais poluente que o dióxido de carbono, bem como a geração do chorume que, igualmente exige tratamento. Neste caso, trata-se de opções e cremos que a mais sustentável seja a adotada pela Alemanha ao se tratar de produção de energia e gestão de resíduos.<sup>44</sup>

Em qualquer caso, por melhor que sejam as perspectivas é muito difícil crer na ideologia da “Cidade Ecológica”.

The “ecological” city is a goal which will never be completely reached. Nevertheless politics and planning are obliged to approach it as closely as scientific knowledge will allow. Science now has sufficient ecological knowledge to make recommendations both positive and negative. However, there is an urgent need for long term research including not only the planning of ecological measurements but also examining the efficiency of the results.<sup>45</sup> (WITTING, Ruediger. Et alli .What Should an Ideal City Look Like from an Ecological View? – Ecological Demands on the Future City. (WITTING, Ruediger et alli).

Se considerávamos anteriormente que os mais cétricos consideravam tal perspectiva como um conceito *d’avenir*, Ruediger Wittig *et alli* nos reduzem muito tal perspectiva. Quiçá autoridades percebam a real importância deste tema, sem

<sup>43</sup> Tratamento de lixo tecnológico – no Brasil e na União Européia.

Disponível em: [http://www.fiec.org.br/iel/bolsaderesiduos/Artigos/Artigo\\_Lixo\\_tecnologico.pdf](http://www.fiec.org.br/iel/bolsaderesiduos/Artigos/Artigo_Lixo_tecnologico.pdf)

Acesso em: 22/02/2010.

<sup>44</sup> Boom de incineradoras torna lixo escasso na Alemanha.

Disponível em: [www.dw-world.de/dw/article/0,,3495731,00.html](http://www.dw-world.de/dw/article/0,,3495731,00.html) Acesso em: 08/10/2009.

<sup>45</sup> Tradução nossa: A cidade “ecológica” é um objetivo que nunca será totalmente alcançado. Contudo política e planejamento são obrigados a abordá-lo da maneira mais próxima quanto o conhecimento científico irá permitir. A ciência agora possui conhecimentos ecológicos suficientes para fazer recomendações positivas e negativas. No entanto, há uma necessidade urgente de investigação de longo prazo, incluindo não só o planejamento de medidas ecológicas, mas também analisar a eficiência dos resultados.

Disponível em: <http://www.springerlink.com/content/u548067n6h63um4j/>

Acesso em: 08/10/2009.

necessariamente servir-se dele para a sua promoção na política e partimos para a educação ambiental em todas as formas, se possível sem, passar pela Pedagogia do Sofrimento, mas pela percepção de que a vida pode ser melhor se, efetivamente, as questões ambientais fossem trabalhadas de maneira mais prática, no sentido da preservação. Uma preservação não apenas em um sentido utilitarista, mas entendemos que, com senso crítico a vida pode ser melhor pelo simples fato de sabermos que o respeito ao meio ambiente pode nos prover valores estéticos incontáveis, sobretudo no ambiente urbano.



## CONCLUSÃO

As transformações geradas pelos avanços tecnológicos, notadamente nos anos finais do século XX, bem como um novo modelo de desenvolvimento econômico deram origem à crise ambiental ou crise sócio-ambiental. Note-se que este desenvolvimento gerado e as inovações tecnológicas, diminuíram o papel do Estado e evidenciaram a influência das grandes corporações, multinacionais e transnacionais, que avançam sobre as fronteiras dos Estados. Este modelo econômico tem gerado os grandes debates em fóruns internacionais, igualmente, as disputas acirradas entre ambientalistas e desenvolvimentistas.

Aos Estados falta, justamente, a capacidade de prevenção ante aos riscos que podem ser gerados por estas corporações, bem como, uma capacidade efetiva de punição aos eventuais transgressores. Entende-se que em alguns campos, como a biotecnologia e INTERNET, a legislação estatal está bastante atrasada em relação aos avanços conquistados.

Ora, juntamente com o surgimento dos primeiros debates sobre a preservação do meio-ambiente, evidencia-se o conceito de cidade sustentável. É fato que o modelo de desenvolvimento moderno nos distanciou do conceito e da prática de preservação ambiental. Neste ambiente é que buscamos respostas aos status de “cidade ecológica”, no caso atribuído à Curitiba.

Com efeito, Curitiba obedeceu a determinados padrões de desenvolvimento que, segundo as obras e autores pesquisados, foram criados e ordenados por especialistas e, em determinados momentos, pelos gestores públicos.

Entre as diferentes obras pesquisadas, enquanto alguns autores adotam uma postura de imparcialidade, constatamos que uma grande parcela deles é crítica ao modelo político e de gestão pública das ditas cidades sustentáveis, pois as obras

públicas que são realizadas nas cidades que ostentam estes títulos, obedecem mais aos interesses da promoção dos gestores públicos, através de um apelo muito forte à mídia, que à necessidade prática de atendimento à população nas suas necessidades mais primárias, como transporte público, saneamento básico e preservação de recursos. O que ocorre é que estas obras são revestidas de extraordinariedade através do apelo publicitário.

Não podemos negar que existem boas práticas em certos modelos de gestão pública que são dignos de elogios que, com efeito, conforme Leitão (2002), em determinados momentos as ações da gestão urbana de Curitiba estavam em consonância e até superaram o discurso da “cidade ecológica”. Porém, deixaram de sê-lo quando, em razão do forte apelo ao marketing urbano, a forma como as obras passaram a ser apresentadas, geram uma população politicamente pobre. Isto, de acordo com Garcia (2003), acontece em razão da desvinculação do gestor público do ambiente político, sendo apresentado como um administrador singular, um empreendedor. Entende-se pois, que a singularidade atribuída à “cidade ecologia” deve-se, principalmente ao apelo publicitário que à efetiva administração urbana.

Como consequência ao esvaziamento político citados por Garcia (2003) e por Müller (2004), as divergências políticas não são bem vistas nestes espaços e os políticos de uma mesma corrente ou seus aliados, sucedem-se no poder. No caso de Curitiba este é um grande legado do discurso da “cidade ecológica”. Neste ambiente, as próprias ações de preservação ambiental e ações sócio-ambientais são, efetivamente, tímidas e de pouca efetividade, pois sem uma educação ambiental efetiva, a população ignora a real necessidade e as possibilidades que uma economia ambiental pode oferecer.

Com efeito, se há algo que pode nos tornar melhores é a educação e o conhecimento, pois este move-nos à ação de maneira coerente ao que a realidade exige. Na gestão pública, principalmente e no âmbito da política - com o devido respeito às raras eficientes instituições públicas - percebe-se com certa constância a justificação dos erros e deficiências, ao contrário de sua correção, o que faz com que os problemas se arrastem por anos. Tal não pode ser permitido na gestão privada, visto que a desconfiança de clientes e parceiros origina, na melhor das hipóteses prejuízos, e na pior, a falência da empresa. Notem-se, neste caso, as oportunidades de lucros apontadas por Almeida (2007) para o setor privado em relação às possibilidades de ações sócio-ambientais e a fidelidade de clientes sobre um produto ou a própria empresa com relação a um novo modelo de produção.

Enfim, mesmo com status de “cidade ecológica”, as obras nelas realizadas apenas atendem às necessidades mais urgentes da população. Observemos, pois as lacunas em relação à preservação dos recursos hídricos de Curitiba, mais especificamente, os rios que cortam a cidade e do mesmo modo, o próprio transporte público, considerado o melhor do Brasil, paradoxalmente ao fato de Curitiba ser a capital com a maior frota de veículos do país.

Podemos concluir que as perspectivas em relação à maior consciência sócio-ambiental passam, necessariamente pela educação ambiental que, de momento, é profundamente deficitária. Desta forma, podemos supor que no pior dos casos, a “cidade ecológica” é um objetivo que jamais será atingido e, por outro lado, no melhor dos casos, um conceito “d’avenir”. A questão, neste caso, exige a conscientização pública sobre as possibilidades oferecidas em relação ao meio ambiente.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Aline Figueiredo. **A lacuna da questão da habitação no discurso da cidade-planejada.**

Disponível em: <http://www.nepe.ufsc.br/controle/artigos/artigo100.pdf>

Acesso: 19/07/2010.

ALMEIDA, Fernando. **Os Desafios da Sustentabilidade:** uma ruptura urgente. Rio de Janeiro. Campus/Elsevier, 2007.

BOFF, Leonardo. **Ecologia:** grito da terra, grito dos pobres. Rio de Janeiro. Sextante, 2004.

BOSCARDIN, Cláudia Regina. **A Gestão de Bacias Hidrográficas Urbanas:** a Experiência de Curitiba. Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Centro de Ciências Exatas e Tecnologia – CCET, Pós-Graduação em Gestão Urbana. Curitiba, 2008.

BOSCHILIA, Janaína Frantz. **Implementação de Programas de educação Ambiental nas Escolas Municipais de Curitiba, Paraná, Brasil.** Dissertação de Mestrado. Mestrado de Políticas de Bem Estar em Perspectiva: evolução, conceitos e actores. Évora, 2009. Disponível em:

[http://www.ensino.uevora.pt/pbe\\_erasmus\\_mundus\\_phoenix/tesesabstracts.htm](http://www.ensino.uevora.pt/pbe_erasmus_mundus_phoenix/tesesabstracts.htm)

Acesso: 07/05/2010.

BRENNEISEN, Eliane. **Da Luta Pela Terra à Luta Pela Vida:** entre os fragmentos do presente e as perspectiva do futuro. São Paulo: Ed. Annablume, 2004.

DIEHL, Diego Augusto. ROSA, Greicy. MAZURA, Victor Alexander. **Direito à Cidade:** mobilidade urbana e tarifa zero. 2009.

Disponível em:

<http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/files/journals/2/articles/33566/public/33566-43512-1-PB.pdf> - Acesso: 15/04/2010.

DUMKE, Eliane Müller Seraphim. **Clima Urbano / Conforto Térmico e Condições de Vida na Cidade** – Uma Perspectiva a Partir do Aglomerado Urbano Da Região Metropolitana de Curitiba (AU – RMC). Curitiba, 2007.

GARCIA, Fernanda Ester Sánchez. **A Reinvenção das Cidades para um Mercado Mundial.** Argos - Editora Universitária. Chapecó, 2003.

GNOATO, Gilberto. **Nos Caminhos da Rua:** A mobilidade social de meninos de rua de Curitiba. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2004.

GOLDBLATT, David. *Teoria Social e Ambiente.* Lisboa: Instituto Piaget, 1996.

Jornal Capão da Imbuia . **Descaso no Capão da Imbuia.** Ano VII – Nº 81. Curitiba. Fevereiro de 2011. Pg. 9.

Jornal do Comércio Hauer . **Lixo em Locais Impróprios Preocupa Moradores e Empresários** – Ano 5, Edição nº 56 – pg. 8.

Jornal O Estado do Paraná. **Lixo nos Rios Contribui para Alagamentos.** Ano 60, nº 18.099 Curitiba, 03 de fevereiro de 2011.

INTERNET - II Fórum IBOPE. **Negócios Sustentáveis. Criar relacionamentos consolidar vínculos. Sustentabilidade Hoje ou Amanhã?** Disponível em: [http://www.wwf.org.br/empresas\\_meio\\_ambiente/publicacoes\\_artigos/?11100](http://www.wwf.org.br/empresas_meio_ambiente/publicacoes_artigos/?11100)  
Acesso: 25/08/2009, 23:53h.

\_\_\_\_\_. **Le développement durable : un désir d'avenir.** Extrait de "Approche territoriale du développement durable : Repères pour l'Agenda 21" Septembre 2001. Disponível em : [http://www.ritimo.org/dossiers\\_thematiques/developpement\\_durable/dd\\_pdf2.pdf](http://www.ritimo.org/dossiers_thematiques/developpement_durable/dd_pdf2.pdf)  
Acesso: 09/07/2009.

\_\_\_\_\_. **Curitiba/PR é eleita a cidade mais sustentável do mundo.** Ambiente Brasil. Disponível em: <http://noticias.ambientebrasil.com.br/clipping/2010/04/08/53192-curitibapr-e-eleita-a-cidade-mais-sustentavel-do-mundo.html>  
Acesso em 06/06/2010.

\_\_\_\_\_. **Datafolha Opinião Pública.** Beto Richa ocupa primeiro lugar em ranking de avaliação de prefeitos  
Disponível em: [http://datafolha.folha.uol.com.br/po/ver\\_po.php?session=872](http://datafolha.folha.uol.com.br/po/ver_po.php?session=872)  
Acesso: 10/03/2010.

\_\_\_\_\_. **O Príncipe.**  
Disponível em: <http://www.culturabrasil.pro.br/oprincipe.htm>  
Acesso: 10/03/2010.

\_\_\_\_\_. – **Centro Nacional de Primatas.** Guia de Espécies.  
Disponível em: [http://www.cenp.org.br/guia\\_ver.php?idConteudo=23](http://www.cenp.org.br/guia_ver.php?idConteudo=23)  
Acesso 21/04/2010.

\_\_\_\_\_. **Crise de Energia Tornou Brasileiro Mais Consciente.**  
Fonte: Jornal Valor Econômico. 2005.  
Disponível em: [http://homologa.ambiente.sp.gov.br/proclima/noticias\\_novas/2005/jornaldomeioambiente2005\\_1/06102005a.htm](http://homologa.ambiente.sp.gov.br/proclima/noticias_novas/2005/jornaldomeioambiente2005_1/06102005a.htm) - Acesso: 12/02/2010

\_\_\_\_\_. – **Fracasso da Conferência de Copenhague.**  
Disponível em: <http://ecologia-clima-aquecimento.blogspot.com/2009/12/fracasso-da-conferencia-de-copenhague.html> - Acesso: 16/04/2010.

\_\_\_\_\_. – **Ecol News.** James Lovelock, cientista com contribuições fundamentais para a defesa do planeta e criador da Teoria de Gaia.  
Disponível em: [http://www.ecolnews.com.br/james\\_lovelock.htm](http://www.ecolnews.com.br/james_lovelock.htm)  
Acesso: 16/04/2010.

\_\_\_\_\_. - **URBS. A História do Transporte Público de Curitiba.**  
Disponível em: <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/historiadotransportecoletivo.php>

Acesso: 19/04/2010.

\_\_\_\_\_. – Gazeta do Povo. Vida e Cidadania. **Ligeirão azul da linha Boqueirão começa a circular no sábado.**

Disponível em:

<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1115508&it=Ligeirao-azul-da-linha-Boqueirao-comeca-a-circular-no-sabado>

Acesso: 18/04/2011.

\_\_\_\_\_. **Tratamento de lixo tecnológico** – no Brasil e na União Européia.

Disponível em:

[http://www.fiec.org.br/iel/bolsaderesiduos/Artigos/Artigo\\_Lixo\\_tecnologico.pdf](http://www.fiec.org.br/iel/bolsaderesiduos/Artigos/Artigo_Lixo_tecnologico.pdf)

Acesso em: 22/02/2010.

\_\_\_\_\_. **Boom de incineradoras torna lixo escasso na Alemanha.**

Disponível em: [www.dw-world.de/dw/article/0,,3495731,00.html](http://www.dw-world.de/dw/article/0,,3495731,00.html)

Acesso em: 08/10/2009.

\_\_\_\_\_. **Ivo Arzua Pereira.**

Disponível em: <http://www.arzua.com.br/curriculo.asp>

Acesso em: 07/05/2010.

\_\_\_\_\_. **Beto Richa é o prefeito mais popular, aponta pesquisa Datafolha.**

Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/parana/conteudo.phtml?id=722698>

Acesso 10/05/10.

\_\_\_\_\_. **A Educação Ambiental como Disciplina.** 1ª Rodada Nova S/B – IBOPE Comunicação de Interesse Público. Pesquisa Telefônica Nacional Sobre Aquecimento Global. Disponível em:

[http://www.silvaporto.com.br/admin/downloads/PESQUISA\\_IBOPE\\_AQUECIMENTO\\_GLOBAL\\_2007.pdf](http://www.silvaporto.com.br/admin/downloads/PESQUISA_IBOPE_AQUECIMENTO_GLOBAL_2007.pdf)

Acesso em: 25/08/2009.

KEOHANE, Robert O. NYE, Joseph S. **Poder e Interdependência:** La política mundial em transición. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires, 1988.

LEFF, Enrique. **Saber Ambiental:** sustentabilidade, racionalidade, complexidade e poder. Petrópolis. Vozes, 2001.

LEITÃO, Sylvia Ramos. **O Discurso do Planejamento Urbano em Curitiba:** um enigma entre a prática e a cidade real. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2002.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. **A Valorização Imobiliária em Curitiba.** Vitrine da Conjuntura, Curitiba, v.1, n.3, maio 2008.

Disponível em: <http://www2.fae.edu/galeria/getImage/1/742015137842767.pdf>

Acesso: 26/06/2010.

MÜLLER, Juliane. **Elementos Semióticos no Planejamento Urbano:**

**O Caso de Curitiba.** Dissertação de mestrado. Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná (UFPR). Curitiba, 2004.

OLIVEIRA, Miguel Arturo C. **Da Especialidade Rural-Extrativista à Cidade-Jardim**: Curitiba (1900-73). In: MENDONÇA, Francisco (Org.). Cidade, Ambiente & Desenvolvimento: Abordagem interdisciplinar de problemáticas socioambientais urbanas de Curitiba e RMC. Editora UFPR, 2004.

OLIVEIRA, Márcio de. **A Trajetória do Discurso Ambiental em Curitiba (1960-2000)**. Revista de Sociologia e Política. Universidade Federal do Paraná Curitiba, 2001.

OLIVEIRA, Miguel Arturo C. **Curitiba 1900-73: Da especialidade Rural – Extrativista à Cidade Jardim**. Tese de Doutorado. Programa Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Universidade Federal do Paraná (UFPR). Curitiba, 2000.

PALMELA, Rui. **Orar ou não, eis a questão!**

Disponível em: <http://www.novaera-avorecer.net/orar.htm>

Acesso: 12/02/10.

PARANÁ ONLINE. **Acúmulo de lixo gera reclamações no Cabral**. Reportagem de Cintia Vêgas e Daniel Caron.

Disponível em : <http://www.parana-online.com.br/editoria/policia/news/384917/>

Acesso em: 17/07/2009.

PUCCI JUNIOR, Alberto. **Sistemas de Informação e Gerenciamento de Recursos Hídricos na Região Metropolitana de Curitiba, Paraná**: Entre a norma prescrita e a conduta concreta. Curitiba, 2001

REHBEIN, Mauro Pioli. **Curitiba – 50 Anos de Eleições Municipais** – As forças políticas que nas democracias e no governo militar disputam o poder. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná, Núcleo de Pesquisa Instituições e Poder. Curitiba 2008.

RILLO, Aparício da Silva e ORTAÇA, Pedro: **A Volta do Sorro Manso**. CD Canto e Encanto Nativo, Vol. 10. Gravadora ACIT.

SAKAMOTO, Eliane Harumi. **Elementos da Marca “Cidade Ecológica” Em Curitiba (Brasil) e Kitakiushu (Japão)**. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Monografia de Mestrado em Gestão Urbana. Curitiba, 2007.

SASSE, Julia. **A Deposição de Lixo na Alemanha**: alternativas para um programa brasileiro de administração do lixo.

Disponível em: <http://www.unimep.br/phpg/editora/revistaspdf/imp30art03.pdf>

Acesso: 20/11/2009.

SALOMON, Marta. **A Floresta de Cada Um**. Jornal Folha de São Paulo. Especial Meio Ambiente, 05 de junho de 2009, p. 2.

SCHEURER, Jan. **Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities**: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities. Murdoch University.

Disponível em:

<http://www.istp.murdoch.edu.au/ISTP/publications/jscheurer/urbanecology/index.html>

Acesso: 19/11/2009.

SILVA, Isabel Cristina Modesto Pereira da. **Sustentabilidade e Recursos Hídricos: panorama dos mananciais de abastecimento da RMC.** Monografia de ... Universidade Federal do Paraná. Curitiba: 2007.

SILVA, Maria Aldenisa de Freitas. **Aspectos Socioambientais de Curitiba e o Contraste de uma Imagem Turística.** 2004.

Disponível em: <http://www.revistaturismo.com.br/materiasespeciais/curitiba.htm>  
Acesso em: 08/04/2001.

TASHI, Yoritomo. **A Arte de Vencer.** Editora Ediouro. Rio de Janeiro, 1979.

THOMAS, Marie-Paule. **Valeurs et territoire, l'émergence de la ville écologique: ville idéale ou ségrégative?** Laboratoire de Sociologie Urbaine Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Disponível em: [http://www.pacte.cnrs.fr/IMG/pdf\\_Paper\\_Pacte\\_Thomas\\_final.pdf](http://www.pacte.cnrs.fr/IMG/pdf_Paper_Pacte_Thomas_final.pdf)  
Acesso: 06/10/2009.

ULTRAMARI, Clóvis. **Boas Práticas e o Fim das Utopias Urbana:** O terceiro setor e as agências internacionais de financiamento e fomento. Monografia. Curitiba, 2001.

VIACAVA, Vanessa Maria Rodrigues. **Em Busca da Curitiba Perdida:** Os mecanismos da construção de uma identidade curitibana. Revista História Agora: A revista do tempo presente.

Disponível em:

[http://www.historiagora.com/dmdocuments/Historia7\\_artigo\\_curitiba\\_perdida.pdf](http://www.historiagora.com/dmdocuments/Historia7_artigo_curitiba_perdida.pdf)  
Acesso: 15/04/2010.

VALARIE, Pierre. L'écologie urbaine entre mobilisations techniciennes et mobilisations politiques. Pôle Sud, Année 1997, Volume 6, Numéro 1.

Disponível em: [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pole\\_1262-1676\\_1997\\_num\\_6\\_1\\_969](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pole_1262-1676_1997_num_6_1_969)

Acesso em: 22/02/2010.

WANG, Zhen. LIU, Yuanyuan. XU, Yan. **The Problems in Sustainable Development of Resource Orientated City and Countermeasures.** International Journal of Business and Management. Vo. 3, Nº 6. 2008.

Disponível em: [www.ccsenet.org/journal/index.php/ijbm/article/download/1488/1429](http://www.ccsenet.org/journal/index.php/ijbm/article/download/1488/1429)  
Acesso: 18/11/2009.

WEBBER, Max. **Ciência e Política:** duas vocações. São Paulo. Cultrix, 1999.

ZIRKL, Frank. **Desenvolvimento Urbano de Curitiba (Brasil): Cidade Modelo ou uma Exceção.**

Disponível em: <http://www.wgsr.uw.edu.pl/pub/uploads/actas03/07-FRANK.pdf>  
Acesso: 08/04/2010.



## LISTA DE FIGURAS

MARINA SILVA, 51 Senadora (PT-AC) e ex-ministra do Meio Ambiente		KÁTIA ABREU, 47 Senadora (DEM-TO) e presidente da CNA	
			
<p>» Uma ferramenta como outra qualquer. A diferença quem faz são os valores que orientam o seu uso</p>	<b>MOTOSSERRA</b>	<p>» Peça de museu</p>	
<p>» Fonte de bens e serviços ambientais essenciais ao equilíbrio do planeta e última fronteira em que a humanidade pode estabelecer um novo ethos civilizatório</p>	<b>AMAZÔNIA</b>	<p>» Patrimônio brasileiro</p>	
<p>» As ONGs sérias têm ajudado o Brasil a sair da barbárie em termos de governança ambiental</p>	<b>ONGs AMBIENTAIS</b>	<p>» Ações positivas e negativas</p>	
<p>» Importante setor da economia que precisa agregar às suas atividades cuidados com a sustentabilidade</p>	<b>AGRONEGÓCIO</b>	<p>» Vital para o Brasil</p>	
<p>» Mais do que acelerar o crescimento, é preciso ressignificá-lo à luz das exigências do nosso tempo</p>	<b>PAC</b>	<p>» Nome novo para programas antigos</p>	
<p>» Como governador e empresário poderia dar dupla contribuição para levar o agronegócio ao século 21. Desperdiça essa oportunidade</p>	<b>BLAIRO MAGGI</b>	<p>» Um grande industrial da soja</p>	
<p>» Um parceiro e amigo de mais de 20 anos. Quando assumiu, talvez pensasse que os tensionamentos ocorriam apenas pela falta de diálogo e de bom senso. Parece que já percebeu que não é bem assim</p>	<b>CARLOS MINC</b>	<p>» Demonstrou despreparo para o debate</p>	
<p>» Uma mulher determinada, que firmou sua liderança em um espaço predominantemente masculino</p>	<b>MARINA SILVA</b> <b>KÁTIA ABREU</b>	<p>» Uma história de luta</p>	

Figura 2 - Preservação X Desenvolvimento. Fonte:Jornal Folha de São Paulo.

Figura 3 - Conflitos de Interesses. Fonte: Jornal Folha de São Paulo.



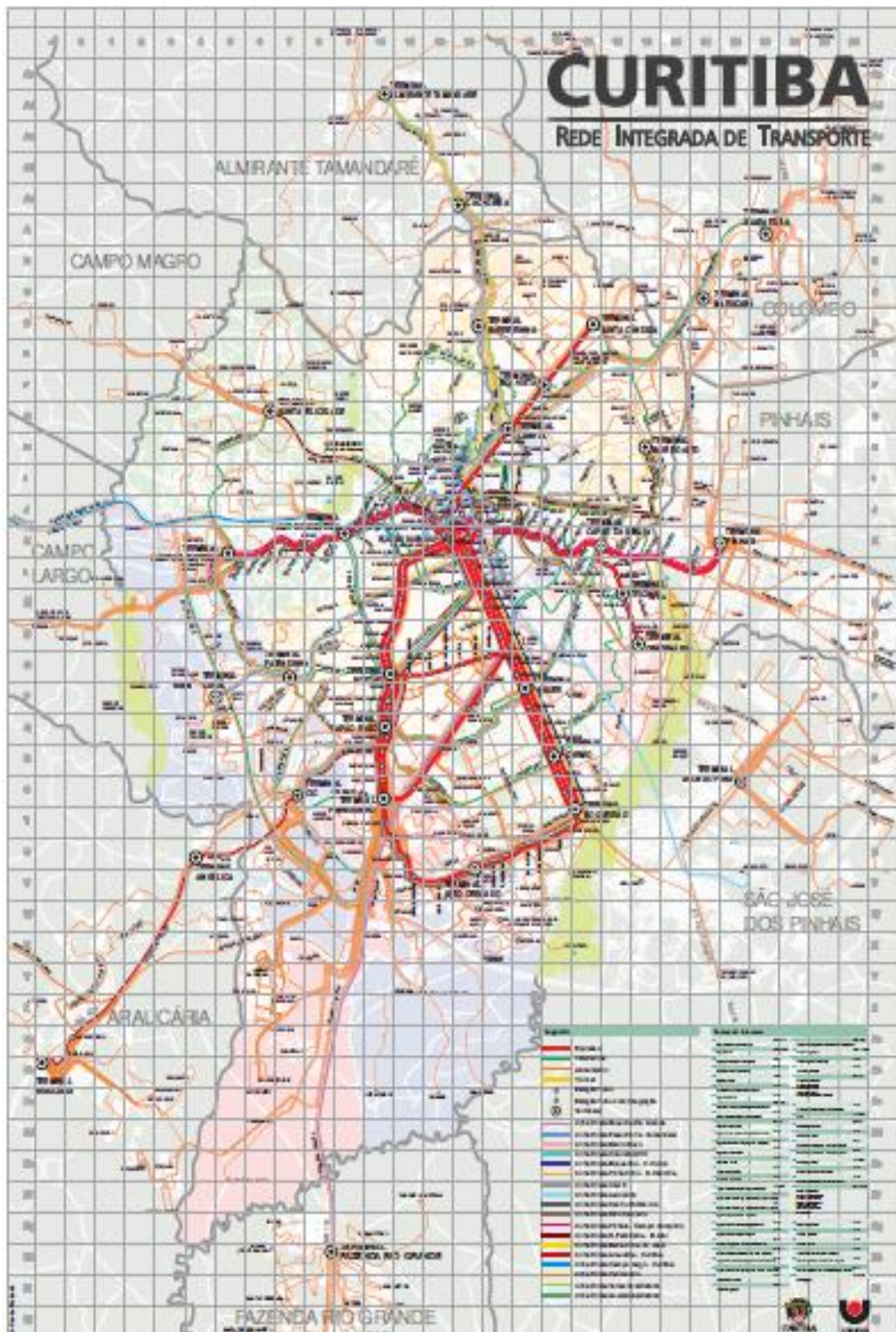


Figura 4 - Rede Integrada de Transporte - RIT. Fonte: URBS.  
<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/rit/>



**Endereço:**

Praça Tiradentes, 191-299 - Centro  
Curitiba - PR, 80020-100

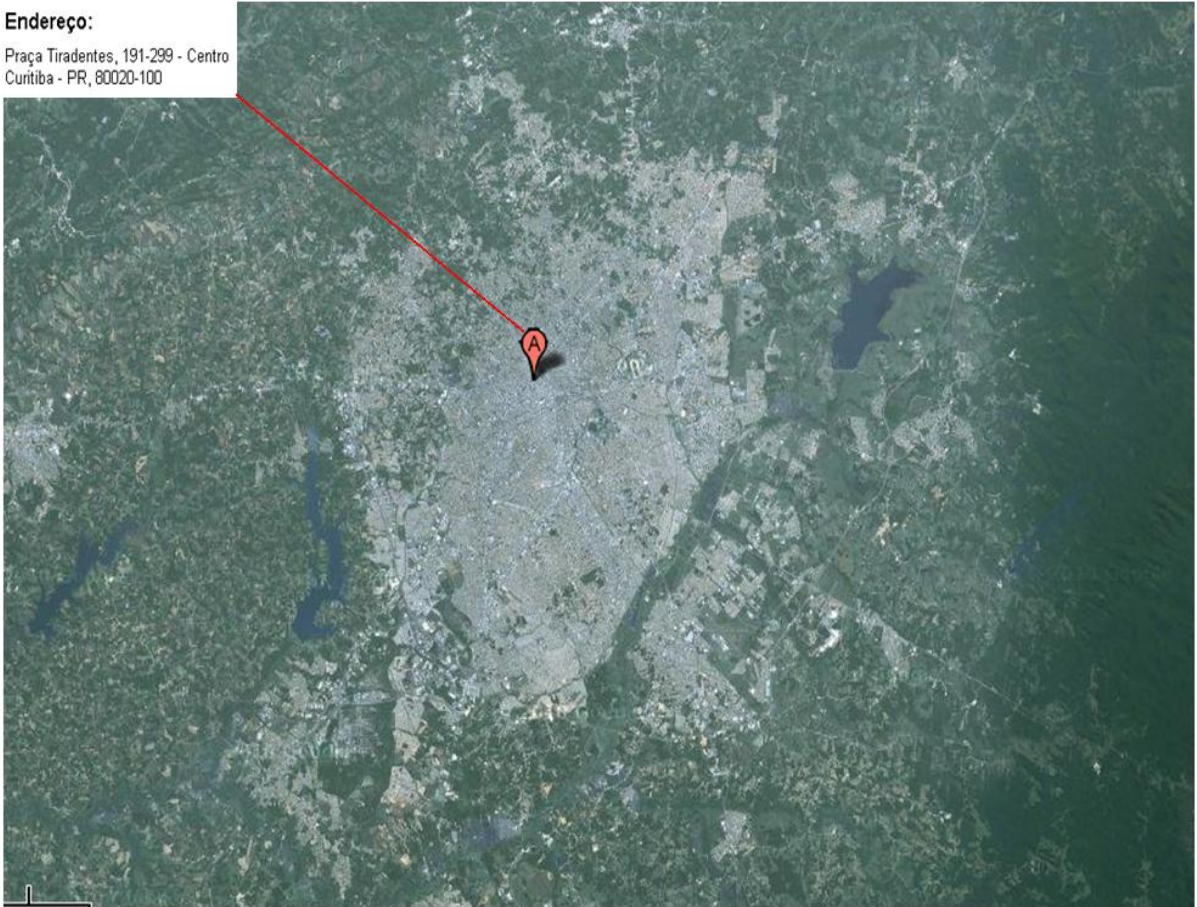


Figura 5 – Adensamento Populacional. Fonte: Google Maps.



Figura 6 – Margens do Rio Arroio Cercado no Bairro Pinheirinho - Imagens do autor.



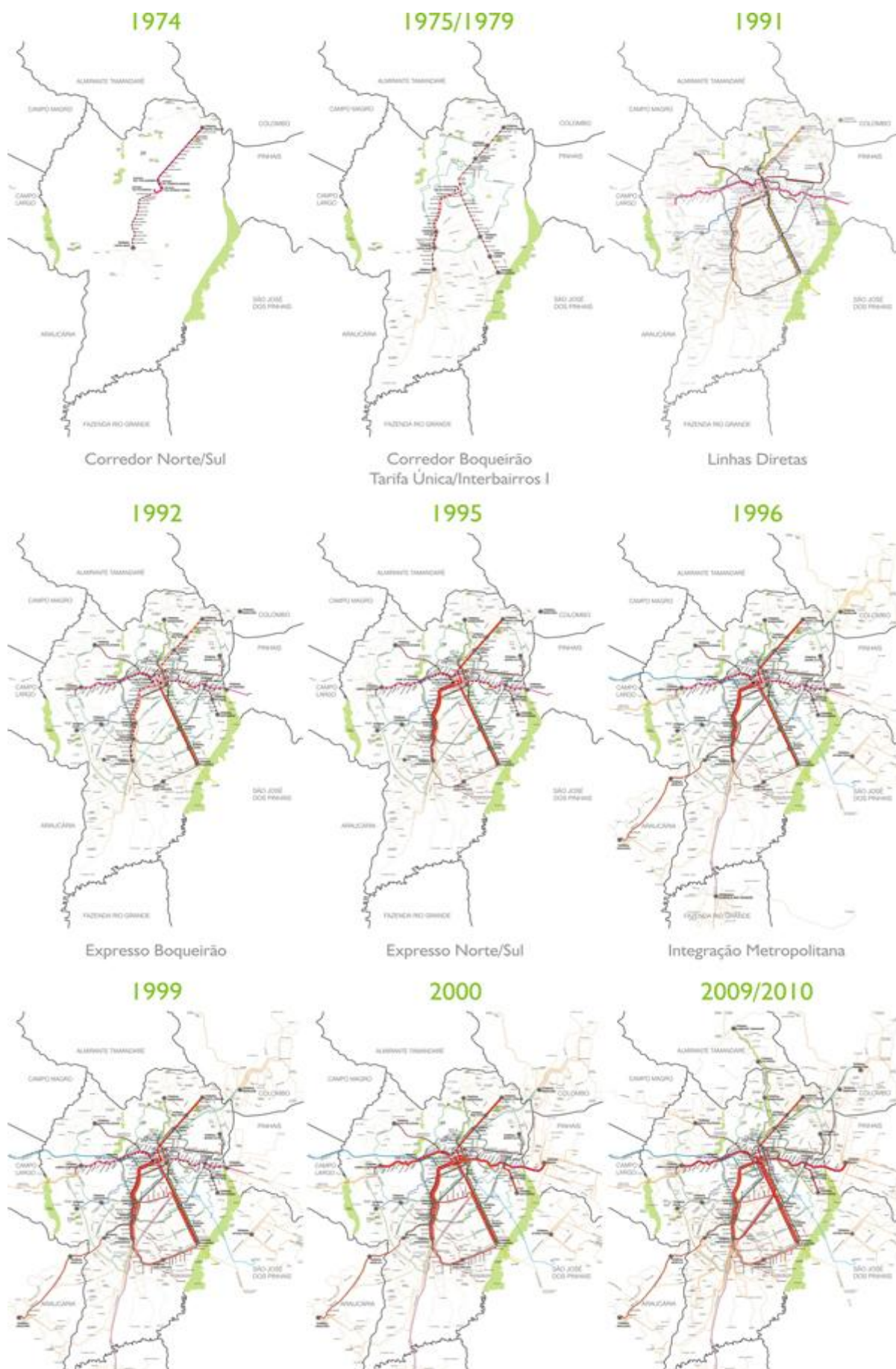


Figura 8 – Evolução da RIT. Fonte: URBS - <http://zrak7.ifrance.com/1974-2006-rit.pdf>





Figura 9 – Acúmulo de Lixo no Bairro Cabral. Fonte: Paraná Online.

**8 MEIO AMBIENTE**

## Lixo em locais impróprios preocupa moradores e empresários

*Com o período de chuvas esses “mini-lixões” são propícios para a proliferação do mosquito da dengue*

Comerciário da região aposta em câmeras para evitar que pneus, calças de construções e lixo doméstico seja jogado em local indevido.

O descarte indevido de lixo virou rotina no Hauer e os alvos não são os terrenos baldios. É pior que isso. Os inconsequentes despejam irracionalmente sacolas plásticas, fraldas descartáveis, garrafas pet, e demais lixos domésticos em ruas sem anti-pó ou com pouca circulação de carros e de pessoas. E assim as frentes de terrenos particulares, devidamente cercados e conservados, estão se tornando mini-lixões no bairro. Moradores e empresários convivem com a situação que se agrava a cada dia.

As consequências são inúmeras e têm início pelo ar devido ao forte cheiro de material orgânico em estado de decomposição. Para ter a dimensão do problema, enorme quantidade de restos de comida e carcaça de animais mortos foram facilmente notados em um desses locais, que chegam a quase dez no perímetro de um quilômetro. Com o período de chuvas, grande parte desse lixo acaba sendo levado pelas águas contribuindo para o aumento da poluição do Rio Belém ou então para outra enchente do Boqueirão.

Além dos danos ambientais, o acúmulo de lixo a céu aberto torna-se criadouro ideal do mosquito da dengue.

De acordo com Alécio A. Arsego, gerente do Armazém da Maria, os infratores jogam lixo em todos os horários, mas principalmente no período noturno. “A falta de consciência ambiental e de espírito de coletividade são as maiores vilãs nesta história. Temos vários pontos com lixo descartado irregularmente. Além do mau cheiro e da poluição gerada nesses locais são ideais para proliferação de roedores e vários tipos de insetos, e pneu com água aqui não falta!”, ironiza o gerente.

Na tentativa de inibir a ação dos “porcalhões”, Alécio instalou placas de aviso alertando que existe um sistema de monitoramento por câmeras que filma a frente do terreno, onde constantemente é descartado todo tipo de lixo.

Os caminhões de coleta de lixo da prefeitura, de lixo orgânico e reciclável, lixo que não é lixo passam na região, fator que caracteriza a inércia sobre questões primordiais da coletividade.

Figura 10 – Acúmulo de lixo na Vila Hauer. Fonte: Jornal do Comércio Hauer.



# Lixo nos rios contribui para alagamentos

Em 15 dias, 80% dos trabalhos foram para desobstruir galerias entupidas com lixo

A prefeitura de Curitiba está atendendo mais de 70 solicitações diárias de limpeza de galerias e rios, que ficaram obstruídos após a chuva, por causa de lixo. O volume de atendimento é quatro vezes superior à média normal. "As fortes chuvas, acima da média, arrastaram muito lixo, jogado de forma inadequada, que foi arrastado para rios e galerias. Agora a prefeitura trabalha na limpeza para evitar novos alagamentos", diz o secretário municipal de Obras Públicas, Mario Tookuni.

Do total de 700 atendimentos feito nas duas últimas semanas, quase 80% são para desobstrução de galerias e rios entupidos com lixo. É o caso da limpeza que está sendo feita na rua Desembargador Motta com a avenida Getúlio Vargas. "Mesmo com o trabalho preventivo, as equipes estão retirando de galerias grande quantidade de lixo e resíduos de construção", afirma o diretor do Departamento de Pontes e Drenagem, Augusto Meyer Neto.

Em ruas do Bairro Alto, como a República da Síria, as equipes tiveram que usar caminhões sugadores para a limpeza de uma grande quantidade de areia em galerias. O material foi



No Rio Formosa, no bairro Novo Mundo, equipes encontraram até móveis.

arrastado de canteiros de obras de residências no bairro. Outra ação da Prefeitura é a limpeza do rio Pilarzinho, entre as ruas Albano Reis e Carlos Pioli. As equipes estão retirando lixo e vegetação para melhorar o escoamento do rio.

As equipes também estão trabalhando na região do Novo Mundo, no córrego da Vila Formosa. Na região, máquinas retroescavadeiras estão retirando material vegetal, lixo e até móveis que foram jogados no rio. O trabalho de limpeza é para evitar alagamentos, como os que aconteceram na semana passada na região.

Também estão em obras a rua

Wilson Dacheux Pereira, no Alto Boqueirão. No local, houve uma erosão, com o rompimento de uma galeria entupida por causa do lixo, que provocou o afundamento da rua. As equipes estão recuperando a via, substituindo tubulações e caixas de captação.

## Drenagem

Em janeiro, a prefeitura investiu R\$ 1 milhão em obras de drenagem. Foram obras de ampliação de galerias, recuperação de pontes ou de construção de passarelas, como a que está em obras na rua Dona Bárbara Cid, sobre o rio Belém, no Uberaba. Estão programados para fevereiro in-

## Calor e temporais devem voltar a ocorrer no fim de semana

As fortes chuvas de ontem, que trouxeram problemas principalmente para o município de Piraquara, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), podem voltar a aparecer neste final de semana. A informação é do Instituto Tecnológico Simepar. Além da chuva, o calor deve retornar com força após a ligeira trégua de ontem, quando uma frente fria deixou a temperatura mais amena em todo o Paraná.

Em Piraquara, um córrego ao lado da Clínica Médica Cirúrgica do município encheu rápido e pegou funcionários e pacientes de surpresa. O médico da clínica e secretário municipal da Saúde, Samir Smaka Ivanoski, informa que a água chegou a um metro de altura no andar térreo do hospital. "Houve bastante danos nesta parte. Ali funcionam o pronto atendimento, o

raio-x, a ultrassonografia, laboratório e consultórios. Estamos fazendo orçamento para o maquinário, móveis, entre outras coisas. Hoje (ontem) foi feita uma limpeza bruta para retirada de lama e outros detritos. Menos mal que não aconteceu nada mais sério com a inundação", comenta.

## Tempo

De acordo com o meteorologista Lizandro Jacobsen, do Simepar, o aumento do calor no fim de semana vai influenciar nas pancadas de chuva. "Quanto mais quente, pior a tempestade. A tendência é que voltemos a ter esta situação bem típica de verão. Os termômetros vão subir em todo o Estado e isso vai criar um cenário propício para estas tempestades, o que pode gerar transtornos em alguns locais", avalia. (Flávio Laginski)

investimentos de R\$ 3,9 milhões na construção de 3,5 quilômetros de novas galerias pluviais. Entre elas, a nova galeria de águas pluviais na rua Jaime Veiga, no Seminário. Também será feita nova galeria na avenida dos Estados, no Água Verde.

Nos últimos seis anos, a Prefeitura informa que investiu R\$ 95 milhões em obras de drenagem. Foram instalados mais de 420 quilômetros de novas galerias na cidade. Também foi feita a limpeza de 170 quilômetros de rios e recolhida mais de 1,4 mil toneladas de lixo. (SMCS)

Figura 11 - Lixo nos Rios de Curitiba. Fonte: Jornal O Estado do Paraná.

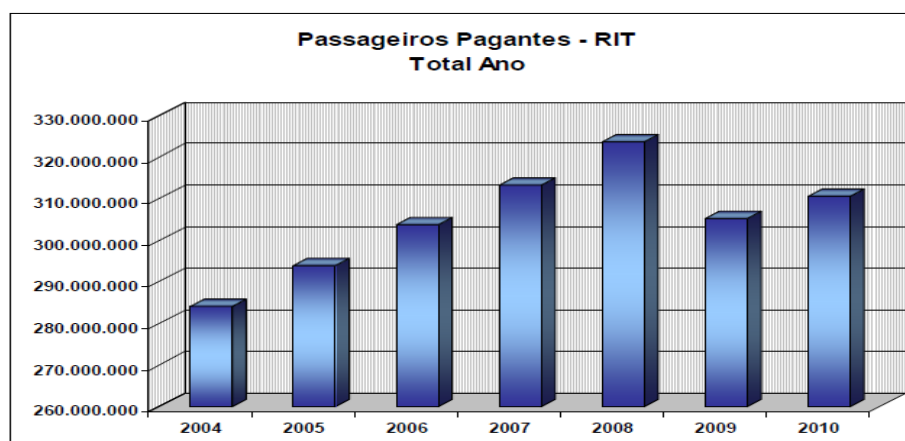


Figura 12 - Acúmulo de Lixo no Bairro Capão da Imbuia. Fonte: Jornal Capão da Imbuia.



Figura 13 – Acúmulo de Lixo no Boqueirão. Fonte: Jornal Folha do Boqueirão.

Gráfico 1: PASSAGEIROS PAGANTES - TOTAL ANO - RIT (REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE) - 2004 A 2010



Ano	Passageiros Pagantes - RIT - Total Ano
2004	284.013.188
2005	293.932.343
2006	303.506.299
2007	313.149.793
2008	323.568.732
2009	305.213.359
2010(*)	310.400.000

(\*) Projeção até dez/2010

Fonte: Área Financeira / URBS

Gráfico 6 – Número de Passageiros Pagantes por ano.

Fonte: <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/relatorioGestaoURBS.php>

Acesso: 25/06/2011.





Figura 14 – Diferença de Perspectivas – Fotografias da entrada de dois condomínios da capital. Imagens do autor.



Figura 15 – Clientelismo e Servilismo. Imagens do autor.